Die Entwicklung des Berliner Droschkenfuhrwesens unter besonderer Berücksichtigung seiner Motorisierung.

Eine verkehrsgeschichtliche Studie.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

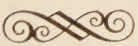
Hohen Philosophischen Fakultät

der Philipps-Universität zu Marburg a. d. Lahn

vorgelegt von

Erwin Knaths

aus Berlin.



Marburg a. d. Lahn

R. Friedrich's Universitäts-Buchdruckerei (Inhaber Karl Gleiser).

1929.

Als Dissertation angenommen am 30. April 1929.
Berichterstatter: Herr Professor Dr. Köppe.
Tag der mündlichen Prüfung: 3. Juli 1929.

Gedruckt mit Genehmigung der Fakultät.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern

Gliederung.

Seite

Einleitung: Die Bedeutung der Droschke im Verkehrswesen 1

Ausführung:

A. Historischer Teil.

I. Die Entwicklung des Pferdedroschkenwesens 3

1. Die Begründung des privilegierten Fiakerfuhrwesens durch Friedrich Wilhelm I. (1739) 3

2. Das Berliner Fuhrwesen unter dem Privileg Mortier-Henoch (1815—1837) 6

3. Stufenweiser Uebergang zur Gewerbefreiheit. Anfänge einer öffentlichen Reglementierung (seit 1837). Erlaß von Droschkenordnungen seit 1854 9

4. Statistische Uebersicht über die Entwicklung von 1739 bis 1900 18

II. Die Entwicklung des Autodroschkenwesens 20

1. Die entscheidenden technischen Erfindungen und die Verwendungsbedingungen des Autos im Droschkenverkehr 20

2. Das Eindringen des Autos in den öffentlichen Fuhrverkehr und die Stellungnahme der Polizei 26

3. Wirkung von Krieg und Inflation 32

4. Der Wiederaufbau des Gewerbes und die Tarifpolitik der Polizei 32

5. Zahlenmäßige Entwicklung der Pferde- und Autodroschken seit 1900 42

B. Systematischer Teil.

I. Die rechtlichen Grundlagen für die Eingriffe von Polizei und Magistrat in die Entwicklung des Droschkenwesens . 45

1. Das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. 3. 1850 45

2. Die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund 1869 47

3. Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung von 1883 47

4. Die grundlegende Droschkenordnung vom 5. 1. 1854 und ihre Nachfolgerinnen (15. 1. 1862; 20. 1. 1873) . . . 48

5. Die Droschkenordnung vom 16. 2. 1905 als Grundlage für die Nachfolgerinnen (1913, 1923, 1927) 53

6. Würdigung des behördlichen Einflusses 56

II. Ursachen der Motorisierung des Droschkengewerbes . . . 58

C. Anhang.

I. Gegenwärtige Organisation des Berliner Droschkengewerbes; Einführung des Autorufs 67

II. Die Frage der Betriebsgröße. Groß- oder Kleinbetrieb . . 73

III. Vergleich der Fahrpreise für Pferde- und Kraftdroschken von 1896 bis 1928 79

Allgemeine Literatur.

Egerer, Ernst, Die Entwicklung der städtischen Personenverkehrsmittel. Deutsche Geographische Blätter, Bremen 1906.

Fründt, Hans, Das Automobil und die Automobilindustrie in Deutschland. Diss. Erlangen 1911.

v. Gottl-Ottlilienfeld, Wirtschaft und Technik. Grundriß der Sozialökonomik 2. Abt.

Hirsch, Julius, Neues Werden in der menschlichen Wirtschaft. Die Neue Rundschau Berlin, Okt. 1928.

Klapper, Edmund, Die Entwicklung der Automobilindustrie. Diss. Würzburg 1910.

Knies, Karl, Die Eisenbahnen. Braunschweig 1853.

Lebenstein, Otto-Walter, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Diss. Würzburg 1925.

Philippovich-Somary, Grundriß der politischen Oekonomie, Bd. II.

Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. II. Berlin 1920.

Schmoller, Gustav, Der moderne Verkehr im Verhältnis zum wirtschaftlichen, sozialen und sittlichen Fortschritt. 1873 Preußische Jahrbücher, Bd. 31.

Sombart, Werner, Ordnung des Wirtschaftslebens.

Wolff, Theo, Vom Ochsenwagen zum Automobil. Leipzig 1902.

Zeitschriften.

Zeitschrift des Königl. Preuß. Stat. Bureaus, Jahrg. 1865, 1899.

Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins. Jahrg. 1911, 1912, 1914, 1915, 1916, 1920.

Der Motorwagen. Jahrg. 1928.

Automobilwelt. Jahrg. 1905.

Jahrbuch der Automobil- u. Motorbootindustrie, Jahrg. 1907.

Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrg. 1927.

Das Droschkenwesen. Jahrg. 1922, 1924, 1925, 1928.

Der Fuhrhalter. Jahrg. 1912, 1928.

Der deutsche Fuhrherr. Jahrg. 1928.

Statistische Jahrbücher der Stadt Berlin. Jahrg. 1848–1915, 1924—1928.

Statistik „Gemeinden und Gutsbezirke". Königl. Preuß. Stat. Amt. Jahrg. 1885, 1890, 1895, 1905.

Monatsberichte der Stadt Berlin. Jahrg. 1926—28.

Zeitungen.

Berliner Intelligenzblatt. Jahrg. 1854 (Nr. 9), 1862 (Nr. 17), 1873 (Nr. 18), 1880 (Nr. 117).

Norddeutsche Allgemeine Zeitung. Jahrg. 1896 (Nr. 215).

Berliner Lokalanzeiger. Jahrg. 1902 (15. 7.).
„Nachtausgabe des Lokalanzeigers". Jahrg. 1926 (20. 5.).
Vossische Zeitung. Jahrg. 1922. 31. Jan. (Nr. 52.)

Gesetzestexte.

Gesetzsammlung für die Königl. Preuß. Staaten. Jahrg. 1850, 1883.
Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes. Jahrg. 1869.
Reichsgesetzblatt. Jahrg. 1922. Teil I.
Sammlung der Polizeiverordnungen und polizeilichen Bekanntmachungen für Berlin. 1910. Bd. I.
Neudruck der Droschkenordnung vom 12. Jan. 1923, herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins. Berlin 1926.
Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 sowie Bekanntmachung vom 22. Juni 1927, herausgegeben von der Innung Vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins.

Akten der Vereine und Behörden.

Verkehrsamt der Stadt Berlin.
Reichsverband der Automobilindustrie.
Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.
Verband der Besitzer von Kleinkraftdroschken e. V.
Freie Innung der Droschkenbesitzer zu Groß-Berlin.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555610_0029

Einleitung.

Die Bedeutung der Droschke im Verkehrswesen.

In der Gesamtheit aller Verkehrsmittel hat die Droschke zweifellos eine nur untergeordnete Bedeutung. Für die Güterübertragung im wirtschaftlichen Sinne kommt sie fast kaum in Frage. Die Stadtdroschke, die im folgenden behandelt werden soll, dient vielmehr nur im Stadtinnern zu einer lebhaften Steigerung der Verkehrsverbindungen. Sie schlägt gewissermaßen eine schnellere „Verbindungsbrücke von Mensch zu Mensch“[1]) und bewirkt so indirekt eine Intensivierung des geistigen und wirtschaftlichen Verkehrs. Aller Verkehr im gewöhnlichen Sinne will „die geistigen und physischen Bedürfnisse durch gegenseitige Mitteilungen befriedigen. Er will geben und nehmen“[2]) und so die Kommunikation der Produkte beschleunigen. Die raumüberwindende Kraft der Verkehrsmittel wird von der Literatur einmütig betont. „Die Verkehrsmittel bedeuten eine räumliche Ausdehnung der Wirtschaft und jede Vervollkommnung eine Vergrößerung des Raumes, über den hinweg wirtschaftliche Beziehungen möglich werden — und eine größere Intensität dieser Beziehungen, indem mehr Personenkreise und Gütergruppen davon ergriffen werden“[3]).

Die Ausgestaltung des modernen Verkehrswesens, die den technischen Unterbau der heutigen Volkswirtschaft bildet, geht dabei sowohl in die Breite, indem sie immer mehr Räume der Erde einbezieht, als auch in die Tiefe, indem sie die bereits erfaßten Glieder dieses weltwirtschaftlichen Organismus schneller und inniger miteinander verbindet. An diesem zweiten Punkt ist die Droschke einzusetzen. Unser Verhältnis zu den Verkehrseinrichtungen verändert sich dabei mit der Zeit dauernd. Was zuerst Luxus der Reichen war, wird mit der Zeit ein allgemein anerkanntes Bedürfnis. Das gilt auch von den Droschken. „Die Kutschen“, schreibt Schmoller 1873, „wurden erst im 17. Jahrhundert allgemeiner anerkannt; wiederholt wird der Adel noch damals gewarnt, sich doch

1) Vgl. Wüstenhoff, Verkehr und Verkehrsmittel der Stadt Berlin während der Jahre 1865 und 1895 in ‚Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus‘, 1899 S. 226.
2) Karl Knies: Die Eisenbahnen. Braunschweig 1853 S. 146.
3) Philippovich-Somary: Grundriß der politischen Oekonomie, Bd. II, 2 S. 1.

nicht auf das Faulenzen und Kutschenfahren zu legen. Erst das 18. Jahrhundert konnte den Gedanken loswerden, daß die Kutsche ein entnervender Luxus sei“ [1]). Und selbst im Jahre 1920 schreibt ein so bedeutender Verkehrswissenschaftler wie Emil Sax über die Kraftwagen: „Die Oekonomie der Kraftwagen ist volkswirtschaftlich nur insoweit von Bedeutung, als es sich um den allgemeinen Verkehr handelt . . . . Die Aufwendungen der geringen Anzahl reicher Personen für Luxusautomobile sind gewiß für die Volkswirtschaft nicht minder wichtig wie jedweder andere Luxusverbrauch, aber es ist sicherlich für die Wirtschaft eines ganzen Landes ebenso gleichgültig wie für den Besitzer solcher Fahrzeuge, ob sich die Kosten etwas höher oder niedriger stellen“ [2]).

Diese Sätze könnten wohl heute (nach 8 Jahren) nicht mehr geschrieben werden. Die Motorisierung des Verkehrs ist eine so allgemeine Erscheinung und von solcher Tragweite, daß ihre Konkurrenz an manchen Punkten sogar den Eisenbahnen empfindlich zu werden beginnt. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika laufen nicht weniger als 23 Millionen Automobile [3]). Die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Tatsache ergibt sich schon daraus, daß die Kraftquellen für diese Autos in den Steinkohlenbergwerken und Petroleumquellen liegen, so daß große Ackerbauflächen, die sonst dem Futteranbau für Pferde dienten, frei werden.

Wenn in der folgenden Studie über die Entwicklung des Berliner Droschkenfuhrwesens gleichfalls der Kampf zwischen Altem und Neuem geschildert wird, wobei den Gründen des vollkommenen Sieges des Automotors über die Pferdedroschke nachgegangen werden soll, so handelt es sich hierbei also um eine Teilerscheinung eines allgemeineren Prozesses. Die Darstellung dieses fast einzigartigen Verdrängungsprozesses (die Berliner Pferdedroschken fielen in den Jahren 1900—1929 von 8114 Stück auf 226, während die Kraftdroschken in der gleichen Zeit von 1 auf 9129 stiegen) steht im Mittelpunkt der nachfolgenden Ausführungen. Insbesondere wird hierbei auch der Einfluß der öffentlich-rechtlichen Regelung des Droschkenwesens zu beachten sein. Es soll untersucht werden, wie weit die Macht des rechtlichen Einflusses gegenüber einer solchen elementaren Verdrängung in diesem Falle reichte und wie sie sich betätigt hat. Andererseits war auch ein Rückblick auf die Entwicklung des Pferdedroschkenwesens geboten, weil auch hier der Einfluß des Staates sowohl bei der Begründung wie beim Aufbau hervorragend mitgewirkt hat.

---

1) Gustav Schmoller: Der moderne Verkehr im Verhältnis zum wirtschaftlichen, sozialen und sittlichen Fortschritt. 1873. Preuß. Jahrbücher, Bd. 31 Heft 3.

2) Emil Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. II. Berlin 1920 S. 289.

3) Vgl. Prof. Julius Hirsch: Neues Werden in der menschlichen Wirtschaft in ‚Die Neue Rundschau‘, Berlin Oktober 1928 S. 348.

A. Historischer Teil.

I. Die Entwicklung des Pferdedroschkenwesens.

1. Die Begründung des privilegierten Fiakerfuhrwesens durch Friedrich Wilhelm I. (1739).

Die ersten Anfänge eines öffentlichen Mietfuhrwesens finden wir wohl zuerst in Paris in der Mitte des 17. Jahrhunderts[1]). Das erklärt sich daraus, daß Paris im damaligen Europa die führende Stadt war. Ein gewisser de Givry holte sich bei der Behörde die Genehmigung ein, einen zweirädrigen Einspännerwagen regelmäßig zur Beförderung von Personen zu benutzen. Doch kam das Unternehmen trotz Gunst und Unterstützung seitens der Behörde nicht richtig in Gang, weil sich die Bevölkerung nicht recht daran gewöhnen konnte.

Zu gleicher Zeit wurden auf Anregung des berühmten Mathematikers Pascal Wagen eingestellt, die ähnlich unseren heutigen Omnibussen bestimmte Strecken regelmäßig befuhren und auch unterwegs Fahrgäste aufnahmen. Systematisch gesehen liegt hier ein bedeutsamer Fortschritt vor, nämlich daß überhaupt an eine regelmäßige Streckenverbindung im Stadtbereiche von Paris gedacht wurde.

An der Spitze des Unternehmens standen außer Pascal noch einige adlige Herren, die sich aus spekulativen Gründen beteiligten. König Louis XIV., der dem Unternehmen großes Interesse entgegenbrachte, wurde als erster Fahrgast bei der feierlichen Eröffnung der ersten Linie durch die Stadt gefahren. „Carosse a cinq sous" war der Name des Wagens, weil nämlich der Fahrpreis 5 Sous betrug; aber der Volksmund nannte die Wagen „Fiacre" nach dem Schutzpatron, den der sehr fromme Erbauer dieser Wagen — Nicolaus Sauvage — auf den Giebel seines Hauses aufgestellt

---

1) Vgl. zu folgendem:
„Der Fuhrhalter", 28. Jahrgang. 1912. Nr. 8 S. 245 ff.
Theo Wolff: Vom Ochsenwagen zum Automobil. Leipzig 1909. S. 80 ff.
Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus 39. Jahrgang. 1899. S. 275 ff.
Ernst Egerer: Die Entwicklung der städtischen Personenverkehrsmittel in ‚Deutsche Geographische Blätter', Bremen 1906 S. 159 ff.

hatte. Dieser Name „Fiacre“ verdrängte bald den Namen „carosse a cinq sous“ und hat sich beispielsweise bis auf den heutigen Tag noch in Wien erhalten. Das Fiacre-Unternehmen in Paris hatte gleichwohl keinen großen Erfolg, weil der Fahrpreis von 5 Sous für die damaligen Verhältnisse viel zu teuer war.

In Berlin besteht das öffentliche Fuhrwesen erst seit dem Jahre 1739[1]). Es waren zwar schon vorher Kutschwagen vorhanden, die auf vorherige Bestellung, ähnlich wie z. B. heute die Hochzeitskutschen, Fahrten ausführten. Diese nach ihrer Herkunft sog. „Berlinen“ oder „Halbberlinen“ erfreuten sich schon einer großen Beliebtheit, als Friedrich Wilhelm I. aus ihnen, dem Muster der französischen Fiacres folgend, ein öffentliches Lohnfuhrwesen bildete. Hier liegt der bezeichnende Uebergang von privaten Bestellungsfahrten zum öffentlichen geregelten Fuhrwesen. Es war dies eine der letzten Regierungshandlungen des Königs. Er beauftragte den Staatsminister v. Happe in einer Kabinettsordre am 11. 12. 1739 mit der Ausführung dieses Gedankens. Der König bewilligte sogar, um die Einrichtung des privilegierten Fuhrwesens in Schwung zu bringen, und da auch die Rentabilität noch fraglich war, 1400 Taler, die zum Bau von 15 Fiakern ausreichten. Am 24. Dezember 1739 nahmen 15 Fuhrleute vorläufig noch mit ihren Mietskutschen, da die Fiaker noch nicht fertig waren, an den vom König bestimmten Stellen Aufstellung. Die Kutscher hatten die Pflicht, alle Tage von morgens um 6 Uhr bis abends um 7 Uhr an ihren angewiesenen Plätzen zu halten. Um einen gleichmäßigen Verdienst aller zu gewährleisten, wurden die Plätze wöchentlich vertauscht. Die Fahrpreise, die ebenfalls vom König bestimmt wurden, betrugen innerhalb des Walles 4 gr. Cour., außerhalb des Walles 6 gr. Cour. Diese Fahrpreise waren für die damalige Zeit viel zu hoch und zu wenig differenziert, da für eine bis vier Personen der Fahrpreis derselbe war. Der König bewilligte den Fuhrherren auf ihre Vorstellung hin sogar auch eine Art Monopol, indem er außer den Fiaker-Fuhrherren und den Gastwirten allen anderen Personen verbot, innerhalb der Stadt Mietswagen zu vermieten.

Am 16. Januar 1740, als die Fiaker fertiggestellt waren, wurde die Fiaker-Gesellschaft, d. h. der Fuhrunternehmerstand, durch königliches Reglement begründet. Der König ernannte am

---

1) Vgl. zu folgendem:
„Der Fuhrhalter“, 28. Jahrgang. 1912. Nr. 9 S. 277 ff.
„Der Fuhrhalter“, 44. Jahrgang. 1928. Nr. 32, 33, 34.
Theo Wolff: Vom Ochsenwagen zum Automobil. Leipzig 1909. S. 83 ff.
Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang. 1865. S. 165.
Das Droschkenwesen, Jahrgang 1924 Nr. 15/16 und 20/21.

22. Januar 1740 einen Direktor, den Geheimrat und Stadtpräsident von Neuendorf, und einen Wagenkommissar, die das Fuhrwesen entsprechend den königlichen Vorschriften beaufsichtigten. Man sieht hier einen Zweig vorausschauender merkantilistischer Regierungstätigkeit. Obwohl die ersten 15 Fuhrleute ihre Fiaker vom König umsonst zur Verfügung gestellt bekommen hatten, entwickelte sich das Fiakerfuhrwesen infolge des hohen Fahrpreises und auch wohl des geringen Bedürfnisses wegen sehr langsam. 1743 hatte sich der Wagenbestand erst um 5 vermehrt, so daß also 20 Fiaker in Betrieb waren.

Um auf die Fiaker-Fuhrherren einen Druck auszuüben, ihre Fuhrwerke immer sauber zu halten, ordnete der Stadtpräsident von Kircheisen im Jahre 1744 an, daß das Publikum sich die Wagen, die ihm gefielen, nehmen konnte, ohne sich an die aufgestellte Reihenfolge der Droschken zu halten. Diese Bestimmung hat heute noch Gültigkeit, ein Zeichen dafür, daß die Aufgaben, die der öffentlichen Regelung des Fuhrwesens harrten, schon zu Beginn erkannt wurden.

Als im Mai 1758 die Taxe herabgesetzt wurde, vermehrten sich die Fiaker, da durch die Erniedrigung der Taxe die Kundenzahl, die sich dieses Verkehrsmittels bedienen konnte, größer wurde. Ihren Höhepunkt erreichte die privilegierte Fiaker-Gesellschaft im Jahre 1769 mit einem Bestand von 36 Wagen. Die Kleinheit dieser Zahl ist bezeichnend für die damaligen Verkehrs- und Stadtverhältnisse.

Von 1769 ab ging das Fiakerwesen zurück. 1780 zählte man nur noch 20 Wagen. Dieser Rückgang war darauf zurückzuführen, daß das Verbot für andere, nicht privilegierte Fuhrherren, in der Stadt zu fahren, langsam in Vergessenheit geraten war. Auch trug das Benehmen der privilegierten Fuhrleute, die nach und nach sehr verrufen wurden, sehr dazu bei, die Fiaker bei Fahrten durch die Stadt zu meiden. Im Jahre 1784 waren sogar bloß noch 7 Fiaker vorhanden. Dies veranlaßte das Generaldirektorium, das Fiakerwesen an den Meistbietenden verpachten zu lassen; aber es fand sich kein Pächter. Die Fiaker, die noch bestanden, verminderten sich mehr und mehr und 1794 hörten sie überhaupt gänzlich auf zu existieren. An ihre Stelle war das private Fuhrwesen getreten, und zwar zählte man im Jahre 1785 bereits 111 private Wagen. Aus Verhandlungen zwischen dem Berliner Magistrat und der Königlichen Kammer aus dem Jahre 1795 geht hervor, daß man infolge der veränderten Verhältnisse davon absehen wollte, das Fiakerwesen in alter Form wieder aufleben zu lassen, zumal dies ja nur die privaten Fuhrleute schädigen würde und das Bedürfnis in anderer Form so gedeckt war.

2. Das Berliner Fuhrwesen unter dem Privileg Mortier-Henoch (1815—1837).

Bis zum Jahre 1815 hatte dann Berlin kein öffentliches, d. h. kein unter polizeilicher Kontrolle stehendes Fuhrwesen. Die Initiative des preußischen Königs hatte zwar den Anstoß zur Entwicklung eines privaten Fuhrwesens gegeben; das von ihm begründete eigentliche privilegierte Fuhrwesen war aber von der privaten Konkurrenz überflügelt worden. Es bedurfte eines Anlasses von privater Seite, das privilegierte Fuhrwesen wieder ins Leben zu rufen. Und zwar richtete im Jahre 1812 ein gewisser Alexander Mortgen oder Mortier, ein Pferdehändler aus Dessau, an die Regierung das Gesuch, Warschauer „Troiken" in Berlin verkehren lassen zu dürfen. Mortier hatte nämlich in Warschau das öffentliche Fuhrwesen beobachtet, das im Gegensatz zu Paris und Berlin dort sehr gut florierte.

Die Kabinettsordre, die Mortier das Privileg zunächst auf 6 Jahre einräumte, lautete [1]):

„Wien, den 29. Nov. 1814.

An den Polizeipräsidenten Staatsrat Lecoq.

Auf den von Ihnen erstatteten Polizeirapport finde ich keine Bedenken, dem Pferdehändler Mortgen mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Berliner Einwohner für einen Zeitraum von 6 Jahren, die ausschließliche Befugnis, sog. Warschauer Droschken oder halbbedeckte, in Federn hängende, für zwei Personen eingerichtete Wagen zum Vermieten öffentlich in der Stadt aufzustellen, unter den von Ihnen angezeigten Bedingungen, hierbei zu erteilen und Ihnen die dabei zu nehmenden Maßregeln der polizeilichen Aufsicht zu überlassen.

Friedrich Wilhelm".

Die Einstellung der Droschken verzögerte sich bis Ende Oktober 1815, da Mortier die Wagen und Pferde aus Warschau einführte. Ende des Jahres hatte Mortier schon 32 Warschauer „Troiken", aus denen der Berliner Volksmund „Droschken" machte, in Betrieb. Sein Unternehmen mußte wohl sehr rentabel gewesen sein, denn bald nach Zulassung gingen schon bei der Polizei Gesuche ein um Genehmigung ähnlicher Betriebe.

So gern wie die Regierung den lokalen Verkehr durch eine derartige, unter öffentlicher Kontrolle stehende Einrichtung gehoben sah, so tat sie es doch nur unter Zögern. Der Grund dieses Zögerns lag wohl in der ungefähr zur gleichen Zeit (1808 u. 1810) proklamierten Gewerbefreiheit, die mit einem derartigen Privileg nicht recht in Einklang zu bringen war. Mortier mußte sich bereit

1) aus: Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang. 1865 S. 159.

erklären, auch andere Fuhrherren zuzulassen. Ferner mußte er sich verpflichten, Pferde während der Nacht für die Feuerwehr zur Verfügung zu stellen.

Die Polizei lehnte die zwischen 1814 und 1821 eingesandten oben erwähnten weiteren Gesuche von Fuhrherren um Zulassung ab und erteilte 1821 dem Unternehmer Mortier ein weiteres Privileg auf zunächst 6 Jahre (bis 1827) und dann ein weiteres Privileg bis 1837. Die wirtschaftspolitischen Erwägungen, die zu diesem Entschluß der Polizei führten, sind nicht ohne Interesse. Man setzte sich auch hier wieder mit den wohl im allgemeinen als segensreich erkannten Wirkungen der Gewerbefreiheit in Widerspruch. Die Regierung begründete Mortiers Privileg, nachdem sie die ganze Angelegenheit genauestens hatte untersuchen lassen, damit, daß es nicht dem Begriffe der Gewerbefreiheit widerstrebe, die öffentlichen Plätze und Straßen für ein Gewerbe ausschließlich zu benutzen. Das Fuhrwesen sei eine Art umherziehendes Gewerbe, und es bedürfe aus diesen wie auch aus anderen speziellen ortspolizeilichen Gründen der polizeilichen Konzession.

Die Wagenzahl wurde 1821 auf 80 festgelegt. Der Magistrat war mit der Verlängerung des Privilegs nicht einverstanden, da es sich nach seiner Meinung durchaus nicht mit der Gewerbefreiheit vereinbaren ließ. Er reichte eine Beschwerde an die Regierung ein und betonte in einer ausführlichen Kostenberechnung, daß Mortier unverhältnismäßig hohe Gewinne erziele. Die Kostenberechnung des Magistrats sei in extenso wiedergegeben, weil sie einen ungefähren Anhalt über die Rentabilität der Droschken zu damaliger Zeit bietet[1]).

„Jede Droschke soll danach damals eine Einnahme von täglich 3 Taler gehabt haben, d. h. für 365 Tage

		1095 Taler	— g. Gr.
	Davon seien abzurechnen:		
A	Die Droschke selbst nach einem Jahr als vernichtet[2])	160 „	— g. Gr.
B	2 Pferde nach Verlauf eines Jahres unbrauchbar	140 „	— g. Gr.
C	Fütterung für 2 Pferde à 7 g. Gr. . .	212 „	22 g. Gr.
D	Kutscherlohn pro Monat 14 Taler . . .	168 „	— g. Gr.
E	Miete für Pferde und Droschke . . .	12 „	2 g. Gr.
F	Putzung, Montierung der Stallknechte .	17 „	— g. Gr.
	praeter propter	710 Taler	

1) aus: Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang. 1865 S. 162.

2) Dies dürfte wohl nicht zutreffen. Der Magistrat scheint hier nur, um seine Berechnung zu bekräftigen, die Amortisation innerhalb eines Jahres angesetzt zu haben. Wenn die Droschken länger als ein Jahr halten, was anzunehmen ist, ist der Gewinn noch höher.

Somit stellt sich der Gewinn für jede Droschke auf 385 Taler, also für 75 im Betrieb befindliche . . . . . 28875 Taler

Verzinse man das für 75 Droschken und 150 Pferde auf . . . . . 22500 Taler
berechnete Anlagekapital à 5 % und
ebenso die Stallutensilien . . . . . 1500 Taler
24000 Taler

erhalte so . . . . . 1200 Taler Zinsen
und rechne noch . . 1700 Taler für die Verwaltung

in Summa 2900 Taler, so verbleibe demnach der enorme Nettogewinn von . . . . . 25975 Taler übrig.

Außerdem beschwerte sich der Magistrat noch darüber, daß Mortier nur Fahrten innerhalb der Stadtgrenze ausführte und nicht nach nahegelegenen Ausflugsorten fuhr. Das aber lag in den Bestimmungen, die in Mortiers Privileg festgelegt waren, wonach er nur Fahrten innerhalb der Stadt auszuführen hatte.

Immerhin hatten die Vorstellungen des Magistrats die Wirkung, daß Mortier (1827) sich bereit erklären mußte, jährlich 400 Taler an den Armenfonds abzuführen.

Der Umstand nun, daß Mortier nur Fahrten innerhalb der Stadt ausführen durfte, brachte es mit sich, daß der Verkehr nach außerhalb in die Hände anderer Unternehmer geriet. Die nach auswärts verkehrenden Wagen durften natürlich nicht an den öffentlichen Halteplätzen, für die Mortier das Privileg hatte, Aufstellung nehmen, sondern hielten meist außerhalb der Stadt oder führten Fahrten auf vorherige Bestellung aus. Es war der Hofrat Kremser, der ein solches Unternehmen ins Leben rief[1]). Er führte hauptsächlich Fahrten vom Innern der Stadt nach beliebten Ausflugsorten wie Grunewald, Halensee usw. aus. 1827 beliefen sich die Wagen, die nach dem Namen ihres Unternehmers „Kremser“ getauft wurden, auf 42. Sie glichen aber mehr unseren heutigen Omnibussen, da sie 10 bis 20 Personen auf einmal beförderten. Für Einzelfahrten stellte der Unternehmer Sparwald 12 „Wiener Jagdwagen“ in Betrieb, deren Anzahl sich gleichfalls sehr bald vermehrte.

1) Vgl. „Der Fuhrhalter“, 28. Jahrgang 1912, Nr. 9, S. 278 ff.

3. Stufenweiser Uebergang zur Gewerbefreiheit. Anfänge einer öffentlichen Reglementierung (seit 1837). Erlaß von Droschkenordnungen seit 1854.

Als Mortier 1832 beantragte, seine Konzession über 1837 hinaus zu verlängern, wurden der Magistrat und die Stadtverordneten beauftragt, mit der Polizei über die Regelung des Fuhrwesens zu verhandeln. Es wurden alle Angebote, die Mortier gemacht hatte — er wollte z. B. eine durch sein Grundstück projektierte Straße durchführen und bebauen lassen, Erhöhung des Beitrages zum Armenfonds, Ermäßigung der Tarife usw. —, genauestens geprüft. Aber trotz der guten Angebote, die Mortier machte, und trotz der sichtlichen Verbesserungen, die Mortier in seinem Betrieb vorgenommen hatte — er hatte 1832 ca. 150 Wagen —, wurde sein Privileg über 1837 hinaus nicht verlängert, da die Regierung sich jetzt auf den Standpunkt der unbedingten Gewerbefreiheit stellte. Trotzdem wollte man das Gewerbe nicht sofort freigeben, sondern die Monopolstellung nur successive aufgeben, und das Gewerbe daher vorläufig nur in so viel Hände bringen, als nötig war, um es durch die freie Konkurrenz zu beleben. Freilich behielt sich die Behörde die Zulassung weiterer Konkurrenz vor, wenn das Bedürfnis es erfordere. Diese Bedürfnisfrage und ihre Prüfung, die zur Zulassung oder Sperrung neuer Wagen führte, ist, wie später noch zu zeigen sein wird, für die Entwicklung des Droschkengewerbes sehr wichtig gewesen und hat seitens der Beteiligten starke Kämpfe hervorgerufen. Die Polizei und der Magistrat arbeiteten ein auf die bisherigen Erfahrungen gestütztes Reglement aus. Sie kalkulierten die Preise aus, die niedriger waren als die Mortiers. Sie machten ein öffentliches Ausschreiben und die Mehrheit der eingehenden Angebote sollte die Grundlage für die näheren Bestimmungen abgeben; dabei sollten folgende Grundlinien grundsätzlich nicht verlassen werden [1]):

„1. Kein für das öffentliche Fuhrwesen bestimmter Wagen darf aufgestellt werden, bevor sich die Polizeibehörde von seiner Dauerhaftigkeit überzeugt hat.

2. Wenn es auch dem Belieben des Unternehmers überlassen bleibt, welche Gattung von Wagen sie aufstellen wollen, so sind sie doch einmal an die übernommene Zahl gebunden, und es darf auch keine Verschiedenheit der Preise bei den einzelnen Gattungen obwalten. Auch ist bei Fixierung dieser Preise die Durchschnittssumme der gemachten Offerte maßgebend.

---

1) aus: Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang 1865 S. 164.

3. Jedes Accordieren ist verboten; um aber eine möglichst gleiche Verteilung des Gewinnes zu erzielen, sind die Stammplätze durch das Los vierteljährlich oder monatlich zu verteilen.
4. Auch soll die Anzahl der zugelassenen Wagen nicht unbeschränkt sein. Vielmehr werden die Verhandlungen mit den Beteiligten den sichersten Anhalt für das obwaltende Bedürfnis geben und es soll auf diese ermittelte Zahl vorläufig das Gewerbe beschränkt werden.
5. Periodisch vorzunehmende Revisionen würden die Ausbildung der Institute nach den angegebenen Gesichtspunkten ermöglichen, so daß allmählich Verbesserungen eingeführt werden können, während eine plötzliche Umänderung des bestehenden Zustandes auch im Interesse des Publikums zu verwerfen wäre".

Diese grundsätzlichen Richtlinien bilden die Grundlage für alle später noch erlassenen Reglements oder Droschkenordnungen. Aus diesem Grunde ist sie hier in extenso wiedergegeben.

Für die nunmehr erfolgte Neuorganisation des Droschkenwesens war folgende polizeiliche Bekanntmachung aus dem Jahre 1837 entscheidend [1]):

„Das Privilegium des Unternehmens des hiesigen Droschkenfuhrwesens hört am 1. 10. dieses Jahres auf. Es ist die Absicht, sodann zur Aufstellung von Personenfuhrwerk auf bestimmten Halteplätzen zum Gebrauch des Publikums innerhalb der Stadt und der nächsten Umgebung Unternehmer zuzulassen, deren Persönlichkeit und Mittel Sicherheit für die Erfüllung ihrer Anerbieten gewähren. Des Endes werden hierdurch alle diejenigen, die geneigt sind, Wagen aufzustellen, aufgefordert bis zum 1. Februar dieses Jahres dem Polizeipräsidium schriftlich anzuzeigen, wieviel ein- und wieviel zweispännige Wagen sie aufzustellen wünschen, welche jeden Tag vom frühen Morgen bis späten Abend in den an noch zu bestimmenden Stunden in der Fahrt zu erhalten sind. Diejenigen, die sich bis zu dem genannten Tage nicht gemeldet haben, sollen, wenn die angebotene Wagenzahl genügend gesichert, auf spätere Meldung bei Unterhandlungen über die Form der Wagen, die Bespannung, die zu bestimmenden Fahrpreise usw. nicht zugezogen und jedenfalls im ersten Jahre zur Aufstellung von Wagen nicht zugelassen werden. Nach erfolgter Feststellung aller Bedingungen wird jedem Bewerber bekannt gemacht, wieviel von den für das erste Jahr aufzufahrenden Wagen bei der Verteilung auf ihn von jeder Wagengattung gefallen sind, um

1) aus: Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang 1865 S. 164.

demnächst die Preise anzugeben, für welche er glaubt, fahren zu können. Gleichmäßig für Alle wird das Polizeipräsidium sodann die Taxe, vielleicht nach einem Durchschnitte, festsetzen.

Berlin, den 10. Januar 1837.

Königliches Polizeipräsidium
Gerlach".

Die sich auf diesen Aufruf hier meldenden Unternehmer brachten für den Winter 1837 nur 206 ein- und 30 zweispännige Wagen zusammen, obwohl die Polizeibehörde auf ca. 300 gerechnet hatte. Der Tarif, der sich aus den Angeboten der Unternehmer — wobei Mortier infolge seiner günstigen Stellung die Preise sehr drückte — nach Begutachtung der Polizei und des Magistrates herausschälte und am 22. September 1837 in Kraft trat, zerfiel eigentlich in zwei Tarife: einen für sog. Tourfahrten, d. h. innerhalb der Stadt für 5 Sgr. (Zweispänner nahmen 7,5 Sgr.) zu einem bestimmten Ziel hin, gleichgültig, ob die Wegstrecke kurz oder lang war. Der andere Tarif: es waren die sog. Zeitfahrten, wo die Fahrt nach der Zeitdauer berechnet wurde. Der niedrigste Satz war hier für eine Fahrtdauer von 15 bis 20 Minuten 5 Sgr., bezw. 7,5 Sgr., der sich mit je 10 weiteren Minuten um 2,5 bis 5 Sgr. (bei Zweispännern) erhöhten. Einen Vergleich mit den heutigen Tarifen zu ziehen, ist leider unmöglich, da ja abgesehen von der verschiedenen Kaufkraft des Geldes heute als Maßstab zur Berechnung die zurückgelegte Wegstrecke gilt. Immerhin sind die Preise erheblich hoch.

Die Anzahl der Wagen vergrößerte sich hauptsächlich dadurch sehr stark, daß Henoch, der frühere Geldgeber Mortiers, eine große Anzahl Wagen mit Erlaubnis der Polizei im Laufe des Jahres 1837 einstellte. Es waren im ganzen am 3. Oktober 1838, also ca. ein Jahr, nachdem das neue freie Lohnfuhrwesen ins Leben gerufen war, insgesamt 399 Ein- und 42 Zweispänner vorhanden. Die Besitzverteilung war[1]):

Henoch-Mortier	150
Sparwald	34
ein Besitzer mit	10
ein Besitzer mit	3
60 Besitzer mit je 2	120
82 Besitzer mit je 1	82
	399

1) aus: Zeitschr. des Kgl. preuß. Statistischen Bureaus, 5. Jahrgang 1865 S. 180.

Für die Zweispänner war die Besitzverteilung

ein Besitzer mit	10
ein Besitzer mit	2
30 Besitzer mit je 1	30
	42

Aus dieser Tabelle geht eindeutig hervor, daß das frühere Unternehmen Mortier-Henoch immer noch die Uebermacht über das Gewerbe besaß, was ihn gegenüber den anderen, besonders den kleineren Besitzern mit einem Wagen, in eine bessere Stellung hob, da er bessere Einkaufsbedingungen, bessere und billigere Stallungen, Ersatzpferde und Ersatzwagen besaß. Auch konnte er immer gleichmäßig viel Wagen auf der Straße halten lassen, denn wenn ein Gefährt wegen Reparaturarbeiten aus dem Verkehr gezogen werden mußte, sprang ein Ersatzwagen ein. Bei einem Besitzer mit nur einem oder zwei Wagen fehlte dagegen meist der Wagen während der Reparaturdauer im Straßenverkehr.

Die folgenden Jahre waren Jahre des obrigkeitlichen Probierens und Suchens nach einem geeigneten Tarif. 1839 sah sich die Polizei schon zum drittenmal — seit 1837 — genötigt, Reglements-Veränderungen im Droschkengewerbe vorzunehmen. Um ein Gegengewicht gegen diese behördlichen Maßnahmen ausüben zu können, schlossen sich schon im Juni 1839 die Unternehmer zu einer Vereinigung zusammen, deren Zweck es war, die Vertretung der gemeinsamen Interessen gegenüber den Behörden zu übernehmen. Diese Vereinigung konnte schon kurz nach ihrer Entstehung einer geplanten Tarifermäßigung seitens der Polizei entgegentreten. Auch verstand sie es, der ungebundenen Konkurrenz entgegenzuwirken, indem sie es durchsetzte, daß in der Erneuerung des Droschkenreglements am 4. Oktober 1839 den neu hinzutretenden Fuhrherren die Bedingung auferlegt wurde, mindestens 5 Droschken auf einmal einzustellen und für jeden Wagen 20 Taler Kaution zu stellen.

Außer den 5 Wagen mußte der Neueintretende noch einen Reservewagen besitzen. Durch diese Bestimmung waren kapitalarme Bewerber von vornherein ausgeschaltet; denn zu jener Zeit belief sich der Wert einer Droschke mit Pferd auf ca. 500 Taler. Der Bewerber mußte also — abgesehen von dem Reservewagen und den nötigen Betriebsmitteln — über 2500 Taler disponieren können. Rechnet man den Reservewagen, die Betriebsmittel und die 100 Taler Kaution für 5 Wagen hinzu, so dürften wohl zur Eröffnung eines solchen Gewerbebetriebes 3—4000 Taler nötig gewesen sein.

Trotz dieser bedingten Konkurrenzeinschränkung entwickelte sich das Fuhrwesen zu damaliger Zeit, wenigstens zahlenmäßig, ganz beträchtlich. 1841 zählte man schon 458 ein- und 164 zweispännige Wagen, also insgesamt 622 Droschken.

Anders stand es mit der Ausstattung; denn trotz mannigfaltiger Verbesserungen und trotz des zahlenmäßigen Aufschwunges des Gewerbes waren die Droschken doch den damaligen Verhältnissen und den gestellten Ansprüchen nicht gewachsen.

So stellte Ende des Jahres 1840 der damalige Justitiarius im königlichen Polizeipräsidium, Justizrat Horn, in einem Rapport über das öffentliche Fuhrwesen die Zustände im Fuhrwesen im Vergleich mit den Pariser Verhältnissen als sehr schlecht hin. Er sieht die Hauptschuld in den zu niedrigen Tarifen und fordert entweder eine generelle Tariferhöhung oder — ähnlich den Pariser Verhältnissen — ein Zweiklassensystem, d. h. die Neueinführung von besser ausgestatteten Droschken, die zu einem höheren Tarif fahren und an bevorzugten Plätzen stehen sollten. Doch trat trotz dieses Rapports eine Besserung nicht ein. Die Polizei mußte sogar, als im Laufe des Jahres 1845 300 neue Wagen in Betrieb gesetzt wurden, auf Drängen des Droschkenbesitzervereins es gestatten, daß die 1839 festgesetzte Mindestzahl von 5 Droschken zeitweilig außer Geltung gesetzt wurde. Der erwähnte Rückgang der Droschken betreffs Ausrüstung und Fahrsicherheit vergrößerte sich noch, als durch die Verordnung vom 22. Juni 1862 die Bedürfnisfrage bei der Droschkenzulassung beiseite geschoben wurde. Es wurde nur die persönliche Zuverlässigkeit des sich neu Bewerbenden verlangt.

Bei dieser Einführung der vollkommenen Gewerbefreiheit fiel auch die Bestimmung aus dem Jahre 1839, 5 Droschken zugleich einzustellen, und die Kautionsforderung fort.

In der Folgezeit verschlechterte sich das Wagenmaterial immer mehr, obwohl den Besitzern gestattet war, während der Nacht bei höherer Taxe zu fahren, und obwohl sich das Weichbild der Stadt und damit auch die Einwohnerzahl erheblich vergrößert hatten (vgl. Tabelle S. 19).

Dem stand eine Ermäßigung der Tagestaxe gegenüber. Es kam noch hinzu, daß durch die Freilassung des Droschkengewerbes Unternehmer in das Gewerbe hineinkamen, die oft mit der Pferdepflege und dem Fuhrbetrieb nicht vertraut waren, oder gar völlig mittellos aus den früheren Kutscherkreisen hervorgingen und bei ihren ein bis zwei Droschken, die sie in Betrieb setzten, keine Ersparnisse sammeln und so den Betrieb nicht ordnungsgemäß aufrechterhalten konnten.

Dieser typischen Erscheinung, daß bei plötzlicher Freilassung des bisher beschränkten Gewerbes es zu stark überlaufen wird und so eine Rentabilität bei der nun folgenden starken Ueberfüllung überhaupt fraglich wird, werden wir noch öfters begegnen.

Die Verschlechterung des Wagenmaterials war also bedingt durch die neue niedrigere Tagestaxe; außerdem vergrößerte das Anwachsen der Wagenzahl das Angebot und verminderte so die

Einnahmen der einzelnen Unternehmer. Wie gewaltig die Vermehrung der Wagen zu jener Zeit war, ersehen wir durch eine Betrachtung der Tabelle (S. 19), die die zahlenmäßige Entwicklung der Wagen darstellt. Danach vergrößerte sich der Wagenpark nach der Einführung der völligen Freiheit des Gewerbes im Laufe von drei Jahren, also von 1862—1865, von 1239 auf 2077, also um 67,64 %.

Diese Vergrößerung des Angebotes stand in keinem Verhältnis zu der Nachfrage trotz der dauernd sich vergrößernden Einwohnerzahl.

Wie schlecht die Droschken zu damaliger Zeit waren, geht aus den mannigfaltigen Klagen des Publikums und der Presse über den unwürdigen Zustand der Droschken hervor. In den Jahren 1868/69 griff die Polizei mit einschneidenden Maßnahmen durch. Die Revision der Droschken wurde streng durchgeführt[1]). Von den 2639 vorhandenen Wagen wurden 1630, also 61,76 % teils zeitweilig, teils dauernd bis zur völligen Restaurierung von dem öffentlichen Verkehr ausgeschlossen. Dieses Radikalmittel brachte es mit sich, daß die Wagen binnen kurzer Zeit sich in vorgeschriebenem Zustand befanden.

Gleichzeitig wurde die vorher schon erwähnte Teilung der Droschken in zwei Klassen am 28. Juli 1868 vorgenommen (Erlaß des Ministeriums für Handel und Gewerbe vom 3. Juli 1868).

Die Droschkenordnung vom 20. Januar 1873 fügt eine dritte Gattung hinzu, und zwar bestanden nunmehr[2]):

1. Droschken I. Klasse:
   Broughams Wiskys, Doppelkaleschen und Cabs,
2. Droschken II. Klasse:
   Viktoriachaisen zum Auf- und Abbauen,
3. Gepäckdroschken, nur Broughams mit einer Vorrichtung auf dem Decke zur Fortschaffung des Gepäckes[3]).

Die Droschken I. Klasse fuhren natürlich zu einem etwas höheren Tarif, sie boten dem Fahrgast dafür aber die Vorteile, daß er in einem sauberen Gefährt befördert wurde, und daß auch gute frische Pferde bei diesen Wagen vorzufinden waren, die ihn schneller zu seinem Ziel beförderten. Die Entwicklung dieser Wagen I. Klasse ging aber verhältnismäßig langsam vor sich; denn wie man aus der Tabelle (S. 19) ersieht, halten sich die Wagen I. und II. Klasse erst ca. 20 Jahre nach ihrer Einführung die Waage[4]).

---

1) Vgl. „Der Fuhrhalter", 1912, Nr. 8 S. 277.

2) aus: „Berliner Intelligenz-Blatt" 22. Januar 1873 Nr. 18.

3) Die Gepäckdroschken erlangten keine allzugroße Bedeutung. Sie waren hauptsächlich an den Bahnhöfen postiert. Die Höchstzahl, die sie überhaupt erreichten, war 294.

4) ab 1900 verminderten sich die Droschken II. Klasse rapide und wurden schließlich 1912 durch Polizeiverordnung aus dem Verkehr gezogen.

Das Verhältnis von Behörde und Polizei hatte sich seit 1854 (erste Droschkenordnung) insofern geändert, als die Droschken nicht mehr gewissermaßen auf Grund von Einzelverträgen zwischen Behörde und Unternehmer in Betrieb gesetzt werden, die z. B. im Falle der Nichterfüllung oder der nicht gehörigen Erfüllung der polizeilichen Vorschriften Verfall einer Kautionssumme vorsahen, sondern auf Grund generell gehaltener Konzessionen. Auch wird die Anzahl der überhaupt zugelassenen Droschken durch das Polizeipräsidium festgesetzt. Dieser Punkt, die Festsetzung der Zahl der Droschken, ist, wie oben schon erwähnt, eine der wichtigsten Erscheinungen in der Entwicklung des Droschkenwesens. Sie zieht sich gleichsam wie ein roter, die ganze Entwicklung verbindender Faden durch die Entwicklung des Gewerbes bis auf den heutigen Tag hindurch. Auf der einen Seite stehen die Gewerbetreibenden, die immer nach einer monopolartigen Stellung oder nach einer Ausschaltung der Konkurrenz streben, auf der anderen Seite sieht sich die Behörde, die die allgemeinen öffentlichen Interessen zu vertreten hat, einer zweifachen Aufgabe gegenüber, einmal der Aufgabe, das Entstehen einer Monopolstellung zu verhüten, um das Droschkengewerbe nicht erstarren zu lassen und den Monopolinhabern unverhältnismäßige Gewinne zu gestatten, auf der anderen Seite will sie aber das Gewerbe vor allzugroßer Konkurrenz schützen, da die Gewerbetreibenden, wenn sie nicht ihren ausreichenden Verdienst haben, das Wagenmaterial nicht in dem Zustand erhalten können, wie es die Sicherheit und das Allgemeininteresse verlangen.

In der Verordnung vom 20. Januar 1873 wurden noch eine Menge anderer Bestimmungen getroffen, die für die heutigen Droschkenordnungen grundlegend sind, die aber, weil sie zu der öffentlich-rechtlichen Regelung des Gewerbes gehören, in einem besonderen Kapitel besprochen werden sollen.

Die Erfindung des Fahrpreisanzeigers oder des Taxameters wirkte für die Berechnung der Fahrpreise umwälzend. Bis dahin war, wie schon erwähnt, die Zeitdauer, während der eine Droschke benutzt wurde, maßgeblich. Der neue Apparat, der abgesehen von seinem nicht recht brauchbaren Vorgänger (dem Nedlerschen Apparat 1876) von der Firma Westendarp & Pieper im Jahre 1890 erstmalig brauchbar hergestellt wurde, ist eine Einrichtung, um auf mechanischem Wege die zurückgelegte Wegstrecke eines Gefährtes festzustellen, um danach den Fahrpreis zu berechnen. Dieser Apparat war deswegen eine sehr begrüßte Notwendigkeit, weil er den Betrügereien der Kutscher dem Unternehmer gegenüber und den immerwährenden Streitigkeiten zwischen Fahrgast und Kutscher ein Ende machte. Der Antrieb dieses Apparates geschieht auf mechanischem Wege, und zwar wird durch die Radumdrehung

(neuerdings beim Auto durch die Rotation der Hauptwelle, die die Kraft des Motors auf die Hinterräder überträgt) ein Impuls auf das Räderwerk des Apparates ausgelöst, wobei dann automatisch die Umrechnung der zurückgelegten Kilometerzahl in Geld angezeigt wird. Der Apparat ist so eingerichtet, daß er durch eine entsprechende Einstellung drei verschiedene Mechanismen betätigt, je nach dem für die Beförderung gültigen Tarif.

Außerdem ist noch ein Uhrwerk in diesen Apparat eingebaut, das die Wartezeiten anzeigt und berechnet; auf der dem Fahrgast abgewendeten Seite des Apparates ist eine Zählerkontrolle angebracht, die es dem Eigentümer des Wagens ermöglicht, jeden Betriebsvorgang festzustellen. Diese Kontrolle erstreckt sich so auf die Kilometerzahl, die insgesamt, die leer und die bei den verschiedenen Gangarten (Taxe I, II, III) zurückgelegt wurde. Außerdem gestattet er noch die Kontrolle über die Beförderung von Hunden oder Gepäck. Gleichzeitig erscheint auf der dem Fahrgast zugewandten Seite des Apparates die Grundgebühr, die durch den Tarif festgelegt ist, und die im Wandel der Zeiten eine Ermäßigung von 80 Pfennig auf 70 Pfennig, 50 Pfennig und schließlich auf 35 Pfennig erfahren hat. Diese Grundgebühr ist als Entgelt für die Annahme der Fahrt gedacht. Für sie wird zugleich eine bestimmte Wegstrecke zurückgelegt, die bei den verschiedenen Taxen, d. h. bei den verschiedenen Gangarten des Apparates, die nach dem jeweils geltenden Tarif eingeschaltet werden müssen, verschieden ist.

Die Apparate sind, wenn man von gewaltsamen Eingriffen absieht, durchaus zuverlässig und schützen den Unternehmer sowie den Fahrgast vor Betrug.

Zunächst wurde durch die Polizeiverordnung vom 8. November 1892 das Anbringen der Fahrpreisanzeiger nach dem vorerwähnten System ins Belieben der Unternehmer gestellt.

Das Publikum bevorzugte indes die mit Taxameter ausgestatteten Wagen, die zudem nach polizeilicher Verordnung vom 10. November 1893 besonders gekennzeichnet waren [1]).

Ein Blick auf die zahlenmäßige Entwicklung läßt die schnelle Verbreitung gerade bei den Droschken I. Klasse erkennen, bei denen die Taxameter fast durchgängig eingeführt wurden [2]). Die Anbringung dieser Taxameter bedeutete zunächst keine große Belastung für den Unternehmer, da die herstellenden Fabriken diese Apparate für eine Gebühr von 5 Mark monatlich unter Eigentumsvorbehalt überließen. Außerdem übernahmen sie auch für diese

1) Die Kutscher trugen weißlackierte Hüte mit schwarzem Band und preußischer Kokarde.

2) 1905 wurden die Fahrpreisanzeiger für die Droschken I. Klasse obligatorisch gemacht.

Gebühr die Instandhaltung der Apparate. Im Jahre 1898 kennt man bereits fünf verschiedene Taxameterarten, die vor ihrer Zulassung von der Polizei eingehend geprüft wurden.

Um Betrügereien entgegenzuwirken, wurden die Taxameter-Gesellschaften durch Polizeibestimmungen verpflichtet, die Verschlüsse der Uhren zu plombieren und, falls ein Apparat zur Reparatur gebracht wird, den Stand der Zählerkontrollen bei Ein- und Ausgang der Apparate zu notieren. Jeder Apparat ist mit einer Nummer versehen, die der Polizei bekannt gemacht werden muß.

Dieses sorgfältige Prüfungssystem bezweckt, sowohl einer Benachteiligung der Eigentümer wie auch des Fahrgastes bezüglich jeder einzelnen Fahrt entgegenzuwirken.

Die Entwicklung des so kontrollierten Droschkenfuhrwesens ging nunmehr ziemlich rasch aufwärts. Im Jahre 1890 waren 5214 Droschken insgesamt in Betrieb. Im Jahre 1898 bereits 7622. Die Zeit 1868 bezw. 1873 bis 1893 wird durch die absolute Freiheit der Konkurrenz, wenigstens was die Einstellung neuer Droschken betrifft, gekennzeichnet. Im Jahre 1898 wird die Einstellung neuer Droschken durch folgende polizeiliche Bekanntmachung beschränkt[1]):

„Die zur Zeit hier im Betriebe befindliche Anzahl Droschken (rund 8000) genügt, wie die erfolgten Feststellungen ergeben haben, dem vorhandenen Bedürfnis in vollem Maße. Die Einstellung weiterer Droschken würde eine unnötige Belastung der öffentlichen Straßen und Plätze herbeiführen und daher — abgesehen von anderen Unzuträglichkeiten — die verkehrspolizeilichen Interessen schädigen.

Mit Rücksicht hierauf habe ich beschlossen, bis zum 1. 10. 1899 Droschkenkonzessionen gemäß § 1 des Droschkenpolizeireglements vom 20. Januar 1873 nicht mehr zu erteilen. Nach Ablauf dieses Termins wird in eine erneute Prüfung der Frage eingetreten werden, ob die Vermehrung der Droschken im öffentlichen Interesse erwünscht ist.

Indem ich dies zur öffentlichen Kenntnis bringe, spreche ich die Erwartung aus, daß die Droschkenbesitzer, welche einstweilen eine Vergrößerung der Konkurrenz nicht zu befürchten haben, es sich angelegen sein lassen werden, die Beschaffenheit ihrer Betriebsmaterialien nach Kräften zu heben.

Berlin, den 8. Juni 1898.

Der Polizeipräsident
von Windheim".

---

1) aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins. 10. Jahrg. 1911 Heft 19 S. 404.

Eine Toleranz wurde noch gewährt für diejenigen Droschkenbesitzer, die nachweislich vor Erlaß dieser Verordnung Droschken in Bestellung gegeben hatten. Diese Bestimmung, die die Zulassung neuer Droschken für eine bestimmte Zeit sperrte und den Unternehmern eine Art Monopolstellung verlieh, wurde mehrfach verlängert und blieb bis zum 9. Juli 1904 in Geltung.

4. Statistische Uebersicht über die Entwicklung von 1739—1900.

Ehe zur Darstellung des nun sich entwickelnden Autodroschkenwesens übergegangen wird, seien zum Schluß an dieser Stelle noch zusammenfassende zahlenmäßige Uebersichten über die Entwicklung des Pferdedroschkenwesens bis zum Jahre 1900 gegeben.

Hierzu ist zu bemerken, daß erst vom Jahre 1848 ab eine regelmäßige statistische Erfassung vorliegt. Die Zahlen für die Zeit vor 1848 entstammen den weiter oben S. 3 und 4 angegebenen Quellen. Zu den Zahlen seit 1848 vgl. die Statistischen Jahrbücher der Stadt Berlin, aus deren einzelnen Jahrgängen die einzelnen Zahlen zu der folgenden Tabelle zusammengestellt sind.

Entwicklung der von König Friedrich Wilhelm I. ins Leben gerufenen Fiaker.

Jahr	Fiaker	Bevölkerung	Fläche in ha
1739	15	(81 000)	1330
1743	20		
1769	36	(133 520)	
1780	20	140 625	
1784	7	145 021	
1794	0	150 002	

Die Zahlen in Klammern sind geschätzt.
Von 1794—1815 hatte Berlin kein öffentliches Fuhrwesen.

Entwicklung der Droschken unter dem Privileg Mortier-Henoch.

Jahr	Droschken	Bevölkerung	Fläche in ha
1815	32	(193 000)	
1816	62	195 590	
1817	70	193 700	
1825	89	219 968	1400
1827	120	230 413	
1832	150	248 196	

Die Zahl in Klammern ist geschätzt.

Die Entwicklung der Droschken
nach Aufhebung des Privilegs Mortier-Henoch.

Jahr	Einspänner	Zweispänner	Summe aller Droschken	Bevölkerung	Fläche in ha
1837	206	30	236	283 140	
1838	339	42	381	294 716	
1839	350	100	450	307 940	
1841	458	164	622	332 602	3510
Am 1. Jan.					
1848	839	58	897	410 116	
1849	875	57	932	411 509	
1850	907	50	957	412 445	
1851	952	47	899	418 733	
1852	938	46	984	424 570	
1853	983	11	994	421 488	
1854	990	3	993	425 550	
1855	914	2	916	429 389	
1856	782	1	783	434 243	
1857	849	1	850	441 998	
1858	985		985	449 531	
1859	1006		1006	458 611	
1860	999		999	474 764	
1861	1200		1200	528 876	5920
1862	1239		1239	547 200	
1863	1854		1854	567 559	
1864	1792		1792	596 340	
1865	2077		2077	632 497	
1866	2260		2260	657 678	
1867	2423		2423	665 632	
1868	2556		2556	703 173	
1869	2639		2639	729 001	
1870	3000		3000	763 175	
1871	3588		3588	774 498	

Die Entwicklung der Droschken nach Einführung des Zweiklassensystems (1868). Die Statistik erfaßt diese Teilung aber erst vom Jahre 1872 ab. Die 1873 eingeführten Gepäckdroschken sind ebenfalls berücksichtigt.

Am 1. Jan.	Droschken		Gepäck-droschken	Summe aller Droschken	Bevölkerung	Fläche in ha
	I. Kl.	II. Kl.				
1872	286	3424		3710	824 484	
1873	417	3490		3907		
1874 [1])	831	3336		4167	(860 000)	(12 000)

1) Von 1874 an ist in den Rubriken „Bevölkerung und Fläche“ die Erweiterung des Fahrbezirks eingerechnet, da die Droschken im Landespolizeibezirk Berlin alle Fahrten auszuführen hatten. Dieser umfaßte außer Berlin: Berlin-Charlottenburg, Berlin-Schöneberg-Wilmersdorf, Rixdorf, Berlin-Lichtenberg, Berlin-Stralau.

Die Zahlenangaben in den erwähnten Rubriken sind durch Addition der Angaben für die einzelnen Orte aus der Statistik „Gemeinden u. Gutsbezirke“ (Kgl. preuß. Statist. Amt) zusammengestellt.

Am 1. Jan.	Droschken I. Kl.	Droschken II. Kl.	Gepäck-droschken	Summe aller Droschken	Bevölkerung	Fläche in ha
1875	903	3240	47	4190		
1876	1031	3027	141	4199		
1877	1130	2945	167	4242		
1878	1228	2931	184	4343		
1879	1375	3006	179	4560		
1880	1508	3101	180	4789		
1881	1577	2976	180	4733		
1882	1651	2810	170	4631		
1883	1466	2662	161	4289		
1884	1630	2510	152	4292		
1885	1745	2448	153	4346	1 423 131	13 698
1886	1857	2455	152	4464		
1887	1933	2442	147	4522		
1888	2114	2437	144	4795		
1889	2334	2457	140	4931		
1890	2626	2453	135	5214	1 960 147	
1891	2907	2439	143	5489		
1892	3187	2460	145	5792		

Die Zahlen in Klammern sind geschätzt.

Entwicklung der Droschken nach Einführung der Fahrpreisanzeiger bis zur Jahrhundertwende.

Am 1. Jan.	Droschken I. Klasse mit — ohne Fahrpreis-anzeiger		Droschken II. Klasse mit — ohne Fahrpreis-anzeiger		Gepäck-droschken	Summe aller Droschken	Bevölkerung	Fläche in ha
1893	41	3287		2437	145	5910		
1894	1368	2189		2464	148	6169		
1895	1601	2461		2461	155	6678	1 963 191	ca. 14 000
1896	2490	2165	20	3352	163	7190		
1897	3519	1705	8	2281	161	7674		
1898	4287	1202	3	2070	160	7622		
1899	5111	986	3	1839	157	8096		
1900	5555	872		1534	153	8114		

II. Die Entwicklung des Autodroschkenwesens.

1. Die entscheidenden technischen Erfindungen und die Verwendungsbedingungen des Autos im Droschkenverkehr.

Die Idee des selbstfahrenden Wagens wurde, in allerdings wenig brauchbarer Form, von Cugnot im Jahre 1769 verwirklicht[1]).

1) Vgl. zu folgendem:
Theo Wolff: Vom Ochsenwagen zum Automobil, Leipzig 1909 S. 141 ff.
Das Droschkenwesen 1925, Heft 3—6.
Hans Fründt: Das Automobil und die Automobilindustrie in Deutschland. Dissert. Erlangen 1911 S. 11 ff.
Der Motorwagen 1898, Heft 2 S. 16.
Das Droschkenwesen 1922, Heft 16.

Nicolas José Cugnot war französischer Artillerieoffizier. Sein Wagen, der heute noch im „Conservatoire des arts et métiers“ zu Paris aufbewahrt wird, wurde durch Dampfkraft bewegt. Trotz aller Schwerfälligkeit der äußeren Form und der geringen Eignung der Dampfmaschine (Mitnahme eines Kessels, der Brennstoffe, große Ausmaße) hatte der Gedanke eines eigenen selbstfahrenden Gefährtes etwas so Bestechendes, daß ein restloses Wetteifern der Ingenieure begann, welche diese Maschine immer mehr und mehr vervollkommneten. Es seien hier für die technische Weiterbildung ferner genannt James Watt 1784, sein Assistent William Murdock, William Symmington, Francis Moore, Robert Fourneß, James Ashworth, der Amerikaner Ewans. — Nathan Read erfand 1790 einen Wagen mit Röhrenkessel. — Georg Längenstärker aus München führte 1818 die Achsschenkelsteuerung ein, die beim Lenken die Parallelstellung der beiden Vorderräder ermöglichte, so daß eine Drehung der Vorderachse nicht mehr nötig war. Die Schotten Burstall und Hill erfanden 1824 den Kardan-Kegelantrieb, wie er heute noch im Gebrauch ist.

Bezeichnend für den sportmäßig-spielerischen Charakter der Erfindung, die noch sehr in den Kinderschuhen steckte und für die noch keine Grundform geschaffen war, sei der Dampfwagen von Gordon erwähnt, der mit Krücken versehen war, die den Gang der Pferdefüße nachahmten.

Die aus Frankreich stammende Erfindung des Kraftwagens wurde hauptsächlich in England weiter ausgebaut, da in Frankreich wohl die Revolution der weiteren technischen Entwicklung hindernd in den Weg trat. 1827 fuhr der erste Dampfomnibus in London, der 1833 schon 20 Wagen im Verkehr hatte. Aber diese Wagen konnten sich nicht entwickeln, der Betrieb mußte wieder eingestellt werden, weil die Behörde verlangte, daß ein Mann mit einer roten Fahne zur Warnung dem Gefährt vorausgehe, was sowohl für die Langsamkeit des Gefährtes wie für die damalige Verkehrsauffassung bezeichnend ist.

So konnten sich die neuen und verkehrsmäßig wichtigen Momente, die in der Erfindung steckten, nicht recht entwickeln. Sie liegen sowohl in der automatischen Bewegung wie darin, daß im Gegensatz zur Eisenbahn die genannten Gefährte nicht an Schienenwege gebunden waren.

Zum erstenmale hören wir vom Benzin als Antriebsstoff, als sich der Franzose Lenoir am 24. Januar 1860 das Patent auf seinen Zweitaktmotor geben ließ. Dieser zeigte sofort die ungeheure Ueberlegenheit gegenüber der Dampfmaschine, da die Anlagen wie Feuerung, Kessel, Schornstein, die einen großen Platz und viel Gewicht einnahmen, fortfielen.

Aber erst die Deutschen Marcus, Benz und Daimler verhalfen dem Benzinmotor zum durchgreifenden Erfolg. Marcus konstruierte einen brauchbaren Vergaser und Magneten[1]), geschützt durch zwei Patente vom 15. Oktober 1882 und 20. Mai 1883. Die Fahrzeuge von Benz und Daimler (geschützt durch Patente vom 29. Januar 1886, 1887 [Benz], 16. Dezember 1883, 29. August 1885 [Daimler]) hatten schon fast alle Einrichtungen, wie sie bei modernen Wagen anzutreffen sind.

Zu gleicher Zeit wurde es durch die Erfindung des Dunlopreifens[2]) möglich, den damals noch zahlreichen Unebenheiten der Straße zu begegnen, die die Betriebssicherheit der Fahrzeuge gefährdeten und den Mechanismus fortwährenden Erschütterungen und Stößen aussetzten. Der Gummireifen ist eine Erfindung des irischen Tierarztes John Boyd Dunlop, der ursprünglich seinem kleinen Sohn, der ein mit Eisenrädern versehenes Fahrrad fuhr und davon Sitzbeschwerden hatte, das Fahren dadurch erleichtern wollte, daß er einen aufgepumpten Gartenschlauch an die Eisenräder festband. Zwar war schon im Jahre 1845 dem englischen Fabrikanten Robert W. Thomson das erste Patent für einen luftgefüllten Reifen erteilt worden. Diese Reifen, die um die Räder von Pferdefahrzeugen gelegt wurden, verschwanden aber bald, da das Publikum über die dicken Schlangen um die Räder lachte und die Insassen verspottete. Die Erfindung konnte sich nicht durchsetzen.

Beide Berichte sind für die Geschichte menschlicher Erfindungen charakteristisch; sie zeigen sowohl, wie eine in der Idee zweckmäßige Erfindung wohl zeitlich aber nicht dauernd verloren gehen kann, als auch wie durch eine kleine Ursache große Wirkungen ausgelöst werden können. Die heutige Gummireifenindustrie verdankt so dem erwähnten Gartenschlauch ihre Entstehung, wenn sie sich auch nur durch ein volkswirtschaftliches Bedürfnis so weit entwickeln konnte. 1888 wurde die Dunlop-Gesellschaft begründet. Verbessert wurden diese Luftreifen durch Bartlett, der den Gummirand verdickte, wodurch sich dann die Reifen besser in die ausgerundete Felge festklemmten.

Nach Einführung der Gummibereifung konnte das Auto seinen Siegeszug beginnen, der es in knapp drei Jahrzehnten zu einem universellen Beförderungsmittel machte, ohne welches der heutige Verkehr nicht mehr denkbar wäre.

---

1) Vgl. Der deutsche Fuhrherr, 5. Jahrg. 1928, Nr. 3 S. 12.
2) Vgl. zu folgendem:
Theo Wolff, Vom Ochsenwagen zum Automobil, Leipzig 1909 S. 148 ff., 154 ff.
Das Droschkenwesen 1928, Heft 16.

Um dem Publikum die Lebensfähigkeit, Ungefährlichkeit und Lenkbarkeit des Autos vor Augen zu führen, wurden Demonstrationsfahrten ausgeführt, die sich zu Autokonkurrenzfahrten, zu Autorennen herausbildeten [1]). Beim ersten veranstalteten Rennen konnte von einer Automobilindustrie, die ihre Produkte zum Rennen sandte, um ihre Leistungsfähigkeit zu beweisen, noch nicht gesprochen werden. Die Automobilindustrie Deutschlands wurde hauptsächlich von zwei Seiten her entwickelt, nämlich von Daimler und Benz, die die Motore bauten und die Gestelle kauften, und umgekehrt von den ehemaligen Fahrradfabriken Adler, Dürkopp, Opel, Stoewer, die die Gestelle bauten und die Motore kauften.

Motorenbau und Bau der Fahrgestelle waren also zunächst getrennt. Die Entwicklung führte indes zur Herstellung des ganzen Autos in einem Betrieb. Diese Fabriken beschickten nun die Rennen, um dadurch Käufer zu werben. Der Ruf wiederholt siegreicher Wagen wurde durch die Rennen gefestigt, und so sahen sich z. B. die Daimler Werke nach ihren Siegen im Grand Prix von Frankreich wegen der vielen Bestellungen genötigt, Betriebsvergrößerungen vorzunehmen. Doch glaubte man zunächst im Automobil nur ein Sportfahrzeug erblicken zu sollen.

Gerade die deutsche Automobilindustrie war hauptsächlich bemüht, Wagen zu bauen, die andere Fabrikate an Schnelligkeit überbieten sollten. Auch wurden zunächst die Wagen ganz nach den individuellen Wünschen des Käufers angefertigt, wodurch die verbilligenden Wirkungen einer Serienproduktion fortfielen. Die Fabriken brachten fast jedes Jahr ein neues Modell heraus, das sich von dem vorhergehenden Modell oft so sehr unterschied, daß nur der Name der Fabrik gemeinsam blieb.

Praktische und vor allen Dingen wirtschaftliche Neuerungen wurden erst viel später und hauptsächlich unter dem Druck der amerikanischen Fabrikation eingeführt. Die falsche Richtung, die die deutsche Automobilindustrie eingeschlagen hatte, bewirkte, daß die französische und amerikanische Automobilindustrie den deutschen Markt überschwemmten. Noch heute sieht man in Deutschland einen großen Prozentsatz dieser Wagen, weil sie trotz des Einfuhrzolles, der auf ihnen lastet, teilweise billiger sind als deutsche gleichwertige Fabrikate.

---

1) Vgl. zu folgendem:

Otto Walter Lebenstein: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Dissert. Würzburg 1925, S. 2 ff.

Edmund Klapper: Die Entwicklung der Automobilindustrie. Dissertation Würzburg 1910, S. 4 ff.

Der Gedanke, das Auto auch für den öffentlichen Droschkenverkehr zu verwenden, war an sich naheliegend. Die Automobilindustrie hatte ein Interesse daran, den öffentlichen Fuhrverkehr für sich zu gewinnen. Das große Publikum konnte die Vorzüge und Annehmlichkeiten des neuen Verkehrsmittels am eigenen Leibe nur erfahren, wenn es selbst in einem Auto befördert worden war. Dies war vermittels eines öffentlichen Mietswagens auf die bequemste Art und Weise möglich. Es waren also einmal gewissermaßen propagandistische Momente, die die Fabriken veranlassen konnten, den Bau von Autodroschken zu forcieren, neben der Möglichkeit, sich auch hier ein neues Absatzfeld zu erschließen.

Mit dem ersten Auto waren freilich noch nicht die Autodroschken erfunden. Es brauchte noch eine ganze Zeit des Suchens und Probierens, ehe die Droschke aus dem „rollenden Ungeheuer“ von ehedem zu einem geräuschlosen, bequemen und wendigen Fahrzeug wurde. Der Gang dieser Entwicklung ist zunächst ein technischer. Hierbei war auf die verschiedensten Gesichtspunkte Rücksicht zu nehmen.

Die Technik hat es in den letzten dreißig Jahren fertig gebracht, sowohl den Wünschen und Forderungen der Fuhrunternehmer und des Publikums, wie auch den Vorschriften der Polizei in der Konstruktion einer Autodroschke gerecht zu werden.

Die Forderungen, die das Publikum, d. h. die Fahrgäste, an eine Droschke stellen, sind wohl in der Hauptsache die der Bequemlichkeit, der Sicherheit, Sauberkeit, Billigkeit, Schnelligkeit, daneben auch des schönen Aussehens.

Der Fuhrunternehmer stellt wohl hauptsächlich wirtschaftliche Forderungen an seinen Wagen[1]). Er verlangt billige Unterhaltungskosten, also: geringen Oel-, Benzin- und Gummiverbrauch, hohe Lebensdauer des Wagens, weil dadurch die Abschreibungsquote pro Jahr geringer wird. Der Einbau von Ersatzteilen soll möglichst leicht und schnell geschehen können, auch müssen diese billig in der Anschaffung sein, wozu eine Serienfabrikation und eine Normierung viel beitragen.

Die Handhabung und Bedienung des Verkehrsmittels soll sinngemäß, technisch einfach, handlich und leicht erlernbar sein. Dies um so mehr, als der Wagen Personen anvertraut wird, die nicht eigentlich technische Fachleute sind. Die Bremsen — wichtig für die Sicherheit des Fahrzeuges — müssen insbesondere sehr

1) Vgl. zu folgendem:
Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins 13. Jahrgang 1914, Heft 5 S. 97 ff.

stark und einfach zu bedienen sein. Endlich soll der Wagen zu einem erschwingbaren Preise erworben werden können. Das ist freilich nur eine Frage der Kapitalsanlage; denn mehr und mehr brach sich unter den Unternehmern die Erkenntnis Bahn, daß der billigste Wagen immer der ist, der die wenigsten Reparaturen erfordert.

Die Anforderungen, die die Polizei an eine Droschke stellt, haben sich im Laufe der Zeit mit der technischen Entwicklung der Droschken geändert. Zunächst erstreckten sich die Anforderungen überwiegend auf die Maße und das Aussehen der Karosserie und berührten sich so mit den Anforderungen, die die Fahrgäste an eine Droschke schlechthin stellten. Die Karosserie war bestimmten Abmessungen unterworfen, die ihrerseits wieder zwangsläufig gewisse Chassisabmessungen bedingten. Die Motorenstärke wurde auf 10 PS maximal beschränkt[1]).

Erst in den letzten Jahren von April 1925 ab, als die Polizei anfing, kleinere und billigere Wagen in den Verkehr zu bringen, um so eine Herabsetzung der Tarife zu bewirken, ging sie dazu über, auch auf die Ausgestaltung des rein technischen Apparates weitergehenden Einfluß zu nehmen.

Die rein technischen Bestimmungen erstreckten sich zunächst zwar nur auf die Kleinwagen, wurden aber später (9. Juli 1926) auch auf die neu einzustellenden großen Wagen ausgedehnt.

Einschneidende Neuerungen sind die Einführung der Linkssteuerung, um die Uebersicht des Fahrers über die Straße zu erhöhen. Ferner wird Mittelschaltung verlangt, so daß also die Schalthebel nicht mehr wie früher hinderlich sind und so der Führersitz von beiden Seiten des Wagens bequem erreicht werden kann.

Die Einführung der Vierradbremse erhöhte die Fahrsicherheit des Gefährtes, da sie im Notfall ein schnelles Bremsen ermöglicht.

---

1) Erst 1912; die betreffende Verfügung lautete:

„In letzter Zeit ist eine größere Anzahl von Kraftdroschken mit übermäßig starken Motoren in Betrieb gesetzt worden. Bei diesen Fahrzeugen ist der Anreiz zu vorschriftswidrig schnellem Fahren besonders groß. Auch sind nur besonders geschickte und mit dem Wagen vollständig vertraute Führer in der Lage, die Entwicklung von Rauch und Qualm im Stadtbetrieb zu verhüten. Uebertreibungen der Motorenstärke haben weiter den Nachteil, daß der Droschkenbetrieb unnötigerweise verteuert wird. Ich bestimme deshalb auf Grund des § 2 Abs. 5 des Droschkenreglements vom 16. Februar 1905, daß vom 1. Oktober dieses Jahres ab Fahrzeuge, bei denen die nach der Steuerformel berechnete Nutzleistung der Maschine oder Motoren 10 PS überschreitet, nicht mehr als Droschken neu eingestellt werden dürfen. Die angestellten Ermittelungen haben ergeben, daß die angegebene Pferdestärkenzahl auch für den Berliner Ausflugsverkehr durchaus genügt."

aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins 1912 Heft 11.

Um die Wendigkeit des Fahrzeuges zu verbessern, wurde bestimmt, daß die neu zugelassenen Wagen auf einem 10 Meter breiten Fahrdamm ohne Benutzung des Rückwärtsganges sollten wenden können. Dies brachte zwangsläufig eine Bestimmung über den Abstand der Achsen mit sich, der so weit herabgesetzt wurde, als es die Rücksicht auf den Fahrgastraum zuließ.

Ferner wurden noch Bestimmungen über das Gewicht[1]) der einzelnen Wagentypen erlassen; auch wurde das sog. „Anfahrtmoment", d. h. die Erreichung der Höchstgeschwindigkeit in bestimmter Zeit, durch entsprechende Bestimmungen geregelt.

Diese einschneidenden, vom Verkehrsinteresse gebotenen Vorschriften riefen zum Teil den Widerstand der Industrie hervor, da diese sich dementsprechend nicht sofort umstellen konnte. Die Polizei mußte daher vielfach eine Toleranz gestatten. Im einzelnen ist es fraglich, ob die Polizei durch solche weit ins Technische gehenden Vorschriften die technische Entwicklung nicht unter Umständen auch in einem ungünstigen Sinne beeinflußt, d. h. festlegt und hemmt.

Von äußeren polizeilichen Vorschriften sei noch erwähnt die obligatorische elektrische Beleuchtung des Wagens, das Anbringen eines elektrischen Starters, um das verkehrsstörende „Andrehen" eines Wagens fortfallen zu lassen. Diese teils technischen, teils allgemeinen Erwägungen sind voranzustellen, um den Gang der nun einsetzenden Entwicklung zu verstehen.

2. Das Eindringen des Autos in den öffentlichen Fuhrverkehr und die Stellungnahme der Polizei.

Die erste Berliner Autodroschke erschien im Jahre 1899 (am 8. September). Das Berliner Fuhrwesen „Emil Thien G. m. b. H."[2]) stellte eine Benzinautodroschke ein, was ihm von der Polizei widerruflich gestattet worden war.

Diese Benzindroschke war von Daimler erbaut und der Stuttgarter Droschke nachgebildet, die Daimler schon im Jahre 1897 geliefert hatte. Von einer Rentabilität der Droschke konnte noch nicht die Rede sein trotz der regen Benutzung seitens des Publikums. Sie legte an ungefähr 300 Betriebstagen eine Strecke von 24000 km zurück, also pro Tag durchschnittlich 80 km. Die Einnahme betrug M. 6250 = 26 Pfennig pro Kilometer. Die täglichen Betriebsunkosten betrugen:

---

1) Nach Bildung des Einheitstarifs (8. Dez. 1928) wurde das Gewicht der anzustrebenden „Einheitsdroschke" am 13. Jan. 1929 auf 1450 kg festgelegt.

2) Vgl. zu folgendem: „Automobilwelt" 1905, Heft 28 S. 1173 ff.

4,85 M	für	Benzin
0,35 „	„	Oel
2,00 „	„	Reparaturen
4,50 „	„	Bereifung
7,00 „	„	Fahrerlohn
18,70 M		zusammen,

ohne Kosten der Verwaltung und ohne Amortisation und Zinsen. Diesen 18.70 M Ausgaben standen 20,85 M Einnahmen gegenüber, also wie gesagt, eine Rentabilität bestand wohl kaum.

Von Thien wurde auch die erste elektrische Droschke am 13. Februar 1900 in Betrieb gesetzt. Die Erfindung der elektrischen Droschke bedeutete weiter nichts als die Kombination zweier Erfindungen, der des Akkumulators mit der des elektrischen Motors, welcher erstmalig brauchbar von Werner Siemens 1879 [1]) konstruiert wurde. Der Fuhrunternehmer Thien ließ daher einer beliebigen Viktoriadroschke einen Akkumulator und einen Motor einbauen, da das elektrische Antriebssystem sich leicht in die Bauart des Wagens einpaßte. Die Droschke machte so den Eindruck eines von seinen Pferden verlassenen Vehikels. Doch war die Ladefähigkeit des Akkumulators und somit der Wirkungskreis der Droschke ebenso wie die Fahrgeschwindigkeit sehr gering. Diese elektrische Droschke bewährte sich nicht, sie wurde schon nach vier Wochen (am 19. März 1900) aus dem Verkehr gezogen. Kurze Zeit später (am 19. Mai 1900) stellte Thien eine neue Elektrodroschke in Betrieb, ausgestattet mit einer Batterie, die für 40 km Fahrweg berechnet war und mit je zwei Motoren von 2 PS. Hier war das Ergebnis etwas günstiger, da die Reparaturkosten und die Reifenabnutzung geringere waren. Verglich man zu damaliger Zeit die Benzin- und Elektrodroschke, so schnitt die letztere noch etwas besser ab, weil sie viel geräusch- und geruchloser fuhr als das Benzinauto [2]). Nichts destoweniger werden wir noch sehen, wie trotz der seitens des Publikums und der Polizei der Elektrodroschke entgegengebrachten Sympathien die Benzinautodroschke durch ihre technische Ueberlegenheit und fortschreitende Vervollkommnung die Elektrodroschke überflügelte.

Im übrigen deckt sich die technische Entwicklung der Autodroschke mit der des Automobils schlechthin. Die Firma Daimler schuf den noch heute herrschenden Typ des Autos, indem sie 1900 den Motor vorn und stehend anordnete, während er früher hinten angebracht war. Die Firmen Benz und N. A. G. gingen im Jahre 1901 auch zu dieser Bauart über.

1) Vgl. Ernst Egerer: Die Entwicklung der städtischen Personenverkehrsmittel in: Deutsche Geographische Blätter, Bremen 1906 S. 166.

2) Vgl. Jahrbuch der Automobil- und Motorbot-Industrie, 4. Jahrgang 1907 S. 98 ff.

Bei den ersten Droschken war noch die Polizeivorschrift in Geltung, daß zum Antrieb des Wagens nur Spiritus verwandt werden dürfe. Diese Bestimmung, die wohl volkswirtschaftlich gutgeheißen werden konnte, (Erzeugung von Spiritus im eigenen Land; landwirtschaftliches Nebenprodukt) stellte aber die junge Autoindustrie vor fast unlösbare Aufgaben. Die Verwendung von Spiritus zeigte sich wegen der geringen Eignung desselben als undurchführbar, die betreffende Polizeibestimmung wurde daher bald von der Polizei ausdrücklich aufgehoben.

Ein zweites Hemmnis für eine rasche Entwicklung der Droschken war die schon erwähnte Verordnung vom 8. Juni 1898 (Nummernsperre), wonach keine neuen Droschken eingestellt werden durften. Erst durch eine Bekanntmachung vom Jahre 1904 wurde freie Bahn für die freie Entwicklung des Kraftdroschkenwesens geschaffen. Die Bekanntmachung lautete [1]):

„Es wird hierdurch zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß für den Stadtkreis Berlin vom 1. Oktober 1904 ab wieder neue Nummern für Droschken mit Fahrpreisanzeiger zur Ausgabe gelangen werden.

Berlin, den 9. Juli 1904

Der Polizeipräsident
i. V. Friedheim".

Die Folge dieser polizeilichen Bekanntmachung war, daß die Droschken, sowohl Pferde- wie Kraftdroschken, wie aus der Tabelle S. 42 ersichtlich ist, sich sehr stark vermehrten. Die Zahl der Kraftdroschken überstieg in schnellem Anwachsen bald die der Pferdedroschken, worauf freilich nach Sättigung des Bedürfnisses ein gewisser Rückschlag erfolgte.

Der Aufschwung der Kraftdroschken wurde seitens der Industrie kräftig gefördert. Die Autofabrik „Adler" erkannte als erste die erwähnten großen Absatzmöglichkeiten, die sich hier ergeben würden. Sie ging als erste dazu über, den Verkauf der Wagen auf dem Wege des Abzahlungsgeschäftes vorzunehmen. So konnten sich einzelne Fahrer, die früher eine Pferdedroschke besessen hatten, leicht umstellen. Bald folgten auch andere Autofabriken, wie Benz, N. A. G., dem Beispiel der Adler-Werke. Die Wagen wurden so infolge der leichten Anschaffungsmöglichkeit stark vermehrt, es wurden sogar so viele neue Autodroschkenbetriebe teils von Einzelunternehmern und teils von Gesellschaften gegründet, daß allmählich die Rentabilität der Unternehmungen durch die allzugroße Konkurrenz in Frage gestellt wurde. Dazu kam, daß sich mit dem Alter der Wagen die Betriebskosten infolge

1) aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 10. Jahrgang 1911 Heft 19 S. 404.

hoher Reparaturkosten sehr vermehrten. Mit dieser Tatsache hatte der junge Autodroschkenbesitzerstand nicht gerechnet. Man hatte gehofft, die Fahrzeuge würden ohne wesentliche Reparaturen die zehn Jahre Lebensdauer, die von den Autofabriken in Aussicht gestellt waren, halten [1]). Als nun die Aufwendungen für Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten mit dem Alter der Wagen wuchsen, konnten viele Besitzer die Abzahlungsraten nicht mehr aufbringen, ja sogar den Betrieb nicht mehr aufrecht erhalten. Das Jahr 1907 wurde so für die Droschkenbesitzer äußerst kritisch. Es gab zahllose Pfändungen und Prozesse; von den damals ca. 700 in Betrieb befindlichen Autodroschken verfielen nicht weniger als die Hälfte der Beschlagnahme. Die typische Prozeßlage war folgende: Die Fuhrunternehmer klagten gegen die Automobilfabriken auf Schadensersatz, da der Wagen die versprochene Zeit nicht aushielt, die Fabriken ihrerseits auf Leistung der Raten. Diese Anfangsschwierigkeiten des jungen Kraftdroschkenunternehmerstandes wurden mißdeutet. Es kam sogar in der Oeffentlichkeit zu Debatten über die Brauchbarkeit der Autos, die naturgemäß von den Pferdedroschkenhaltern aus Konkurrenzgründen stark in Abrede gestellt wurde.

Um dem Notstand der Unternehmer abzuhelfen, sah sich im Jahre 1909 die Polizei zu folgender Verordnung veranlaßt [2]):

„Im Hinblick darauf, daß trotz des in den letzten Jahren eingetretenen starken Rückganges der Erträgnisse des Droschkenfuhrgewerbes die Zahl der Kraftdroschken sich noch im Laufe des Jahres 1908 sehr erheblich und weit über das vorhandene Bedürfnis hinaus vermehrt hat, sehe ich mich genötigt, im öffentlichen Interesse die Bestimmung zu treffen, daß vom heutigen Tage ab neue Erlaubnisscheine für „Kraftdroschken mit Verbrennungsmotoren“ innerhalb des Ortspolizeibezirks Berlin nicht mehr zur Ausgabe gelangen (V 2 Abs. 5 u. 6 des § 1 der Droschkenordnung vom 16. 2. 05).

Eine gleiche Bestimmung ist für die übrigen Ortspolizeibezirke des Landespolizeibezirks Berlin getroffen worden.

Berlin, den 22. Januar 1909

V 78 II b. E.
Der Polizeipräsident
von Stubenrauch“.

Man sieht, diese Verordnung bezieht sich lediglich auf Kraftdroschken mit Verbrennungsmotoren. Die Polizeibehörde war bei Erlaß der Verordnung von der Tatsache ausgegangen, daß die

1) Vgl. zu folgendem: Das Droschkenwesen, 1924 Heft 16.

2) aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 10. Jahrgang 1911 Heft 19 S. 405.

Pferdedroschken ohnehin schon zurückgingen, ferner von der Erwägung, daß die langsame Vermehrung der Elektrodroschken für die nächsten Jahre einen Zuwachs unwahrscheinlich mache. Die Autoindustrie machte daraufhin geltend, daß durch diese polizeiliche Maßnahme die Entwicklung des Automobils technisch und wirtschaftlich gehemmt werde. Außerdem verliere sie einen bedeutenden Absatzmarkt.

Die absolute Sperre, die in der Verordnung vom 22. Januar 1909 ausgedrückt wurde, wurde durch folgenden Erlaß des Polizeipräsidenten vom 6. 4. 1911 gemildert[1]):

„Um die Herabminderung der das Verkehrsbedürfnis weit übersteigenden Anzahl der Pferdedroschken zu befördern, habe ich beschlossen, jedem Fuhrwerkbesitzer, der am 1. April d. Js. mehr als 10 Pferdedroschken in Betrieb hatte, je einen Erlaubnisschein für Betrieb einer Kraftdroschke mit Verbrennungsmotor zu erteilen, wenn er sich verpflichtet, dafür 10 Pferdedroschken endgültig aus dem Betriebe zu ziehen. Die Verleihung der Erlaubnisscheine soll gleichzeitig mit der Entstempelung der Pferdedroschken erfolgen. Der Umtausch muß spätestens bis 31. Dezember dieses Jahres vollzogen sein.

Diese Maßnahme schließt die Ausgabe von neuen Erlaubnisscheinen zur Einstellung weiterer Pferdedroschken aus. Die letzteren werden daher künftig nur noch so weit zugelassen werden, als sie an Stelle alter Droschken treten sollen, die nicht lediglich zum Zwecke der Erlangung und der Erlaubnis zum Betriebe einer Kraftdroschke gemäß a Abs. 1 dieser Bekanntmachung außer Betrieb gesetzt worden sind. (§ 52 Abs. 6 der Droschkenordnung nach der Polizeiverordnung vom 2. August 1910).

Die gleiche Bestimmung ist für die übrigen Ortspolizeibezirke des Landespolizeibezirks Berlin getroffen worden.

Berlin, den 6. April 1911. Der Polizeipräsident".

Diese Verordnung bedeutet im Prinzip den völligen Sieg der Autodroschke über die Pferdedroschken. Schon das Verhältnis von 10 : 1 beweist die außerordentliche Ueberlegenheit des Autos über das Pferd, wenngleich die Ueberfüllung des Gewerbes mitspricht. Setzt man diesen letzteren Faktor in Rechnung, so ergibt sich — wie später noch zu zeigen sein wird — ein Leistungsverhältnis von 5 : 1 (vgl. S. 35).

Die Umwandlung von Pferde- in Kraftdroschken wurde späterhin noch mehrmals vorgenommen, da man auf diese Weise die Pferdedroschken aus dem Verkehr ziehen konnte.

---

1) aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 10. Jahrgang 1911 Heft 19 S. 405.

Der Umwandlungsprozeß wurde auch auf die Elektrodroschken ausgedehnt, womit man gleichzeitig die Einführung eines numerus clausus verband. Ein am 30. Januar 1914 verkündeter Erlaß (Aktenzeichen X. C. 13414) lautete[1]):

„Der Umstand, daß im abgelaufenen Jahr die Vermehrung der elektrischen Droschken das vorhandene Bedürfnis überschritten hat, veranlaßt mich, die Erteilung der Erlaubnis für Einstellung von elektrischen Kraftdroschken vom heutigen Tage ab davon abhängig zu machen, daß der Antragsteller für jede einzustellende elektrische Droschke zwei Pferdedroschken zur Entstempelung vorführt".

Aus diesem Erlaß ersieht man deutlich, daß die Elektrodroschke aus verkehrstechnischen Gründen seitens der Polizeibehörde bevorzugt wurde, weil zur Neueinstellung nur zwei Pferdedroschken aus dem Verkehr genommen werden mußten, während bei den Benzindroschken das Umtauschverhältnis immer noch 10 : 1 war. Die Elektrodroschken waren bei den Behörden wegen ihrer Langsamkeit, Geruch- und Geräuschlosigkeit beliebter. Andererseits war die technische Ueberlegenheit der Benzin-Autodroschke so bedeutend, daß sie auch diese Hemmung überwand.

Die erwähnten polizeilichen Verordnungen bewirkten, daß zu jener Zeit das Gewerbe ganz gut gedieh. So wurde z. B. das Aktienkapital der Autodroschken-Gesellschaft Kandelhardt A.-G. auf 1 Million Mark erhöht[2]). Der Wagenpark dieser Gesellschaft bestand aus 65 Autodroschken, 17 Privat- und 25 Geschäftswagen, war also schon ein Großbetrieb.

Die „Abag" (Automobil-Betriebs-Aktiengesellschaft) besaß damals den größten Wagenpark, der überhaupt in Deutschland zu finden war. Sie war die eigentliche Zentrale für Elektrodroschken (140 Benzinfahrzeuge und 110 Elektrofahrzeuge). Größere Betriebe, die nur Elektrodroschken hatten, gab es im ganzen nur 11. Diese Betriebe hatten zusammen einen Wagenpark von rund 550 Fahrzeugen. Etwa viermal so groß war die Anzahl der Autodroschken, ein Beweis für die innere Ueberlegenheit der Autodroschke trotz behördlicher Begünstigung des Elektrofahrzeuges.

Aber auch den kleineren Unternehmern gewährte die durch die polizeiliche Verfügung hervorgerufene Monopolstellung ein sicheres Auskommen.

---

1) aus: Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 13. Jahrgang 1915 Heft 4 S. 88.

2) Vgl. zu folgendem:
Jahrb. des Reichsverbandes der Automobilindustrie, 3. Jahrgang S. 69.

3. Wirkung von Krieg und Inflation.

Das aufblühende Gewerbe wurde durch den Weltkrieg in seiner Entwicklung jäh unterbrochen. Viele Einzelunternehmer wurden eingezogen oder stellten selbst ihren Wagen dem Vaterland zur Verfügung.

Hinzu kam, daß die Betriebsstoffe wie Oel und Gummi fast ausschließlich für das Heer bereitgestellt werden mußten. Die Elektrodroschken, die ja als Betriebsstoff sich der elektrischen Energie bedienten und die meist Vollgummireifen hatten, gediehen infolgedessen zu jener Zeit. Andererseits wurde das Droschkefahren behördlicherseits nur für unbedingt notwendige Fälle erlaubt.

Am 1. November 1916 wurde das Verbot der Kraftdroschken für „Vergnügungsfahrten" erlassen [1]). So hatten die wenigen Droschken, die noch in Betrieb waren, nur Fahrten zum Bahnhof oder andere Fahrten, z. B. für Aerzte oder wichtige Geschäftszwecke, auszuführen. Der Fahrgast bedurfte eines dementsprechenden Ausweises.

So weit die Wagen nicht für das Heer Verwendung fanden, standen sie unbenutzt in den Garagen, die Konstruktionen veralteten sehr, besonders ausländischen Wagen gegenüber. Das ganze Gewerbe stagnierte.

4. Der Wiederaufbau des Gewerbes und die Tarifpolitik der Polizei.

Erst 1920 ging man dazu über, das Autodroschkengewerbe wieder aufzubauen. Es lagen aber in jeder Beziehung gänzlich veränderte Verhältnisse vor.

Die Ueberalterung des Wagenparks ist schon erwähnt. Es liegt hier im übrigen eine allgemeingültige Erscheinung vor. Die vom weltwirtschaftlichen Verkehr und dem genügenden Rohstoffbezug abgeschnittene deutsche Heimat war in ihrem Existenzkampf völlig auf Lieferung für Heeresbedarf eingestellt und daher nicht in der Lage, technischen Problemen, so weit sie nicht unbedingt mit der Kriegsführung im Zusammenhang standen, weiter nachzugehen. Dazu kam die Verknappung der Arbeitskräfte, alles Momente, die zu einem strengen kriegstechnischen Rationalismus führten, während sowohl die Menschen wie die Rohstoffmengen auf der Feindesseite eine solche Beschränkung dort nicht geboten. Dies wirkte sich natürlich auch auf die Autoindustrie aus. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit waren vollkommen

1) Vgl. Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 15. Jahrgang 1916 Novemberheft.

verändert; sie wurden durch Teuerung und fortschreitende Inflation gekennzeichnet. Die behördlichen Versuche, das Droschkengewerbe zu heben, gingen daher in einer anderen Richtung.

Die enorme und sprunghafte Steigerung der Betriebskosten veranlaßten den Polizeipräsidenten Anfang 1920, einen Versuch mit der Einstellung dreirädriger Kraftdroschken vorzunehmen. Es galt festzustellen, ob diese Fahrzeuge hinsichtlich der Verkehrssicherheit den zu stellenden Anforderungen genügten. Es war freilich nur ein Versuch, denn es war zweifelhaft, ob nicht die Ersparnisse an Gummi und Benzin durch Mehraufwendung für Reparaturen und kürzere Lebensdauer wieder verloren gingen.

Da der Versuch außerhalb des numerus clausus angestellt werden sollte, brauchte man also für die Zulassung dieser Wagen keine Nummern von Pferdedroschken oder Autodroschken entstempeln zu lassen.

Die Erlaubnis [1]) zur Inbetriebsetzung dieser Droschken erhielt die

Cyklonmaschinenfabrik für 10 Wagen
Phänomenwerke „ 5 „ ,

außerdem stellte der Polizeipräsident dem Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins und dem Verein der Besitzer elektrischer Kraftdroschken anheim, insgesamt 18 ihrer Mitglieder namhaft zu machen, die je eine dreirädige Kraftdroschke in Betrieb setzen wollten. Die Wahl des Fabrikats wurde freigestellt, außerdem galt die Erlaubnis nur für eine Betriebszeit von fünf Jahren.

Hinsichtlich Bauart und Ausstattung erließ der Polizeipräsident am 23. Februar 1920 (unter V St. II 38220) die Anordnung, daß die Vorschriften der Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 auch für „Cyklonetten“ gelten sollten. Eine Sonderbestimmung galt für den Tarif, der nur drei Viertel des Fahrpreises einer großen Droschke betragen sollte. Sitzgelegenheit war nur für drei Personen einschließlich Führer vorhanden. Dafür sollte die Nutzleistung des Motors 6 PS gegenüber 10 PS bei den anderen Droschken nicht überschreiten.

Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit sollte jeder Eigentümer alljährlich am 15. Januar dem Polizeipräsidenten eine Aufstellung der Betriebsergebnisse nach folgendem Muster einreichen [2]):

Betriebsergebnisse einer dreirädrigen Kraftdroschke I A . . . .
im Jahre 1919.

Zahl der Betriebstage . . . . . .
insgesamt zurückgelegte km . . . . . .
Leerkilometer . . . . . .

1) Vgl. zu folgendem:
Zeitschr. des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 1920 Heft 5/6.
2) aus: Zeitschr. d. Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 1920 Heft 5/6.

Ist die Droschke nur vom Eigentümer oder nur durch einen angestellten Führer oder abwechselnd gefahren worden? . . . . . .
Genaue Angaben über die Art der Entlohnung des angestellten Führers
Abgabe von der Bruttoeinnahme . . . . . .
Festes Tagegeld . . . . . .
Abgabe pro km Fahrt . . . oder dergl. . . .

Gesamtausgaben für:

Brennstoff und Oel . . . . . .
Gummi . . . . . .
Reparaturen und Ersatzteile . . . . . .
Versicherungen . . . . . .
Garagenmiete . . . . . .
Wasser, Licht, Putzmaterialien . . . . . .
Taxametermiete oder dergl. . . . . .
Ausgaben des Fuhrherrn für angestellten Führer (einschließl. Kranken- und Invalidengeld oder dergl.) sowie etwaigen Anteil an der Fahrgeldeinnahme
Gesamte Jahresausgaben . . . . . .
Gesamte Brutto-Jahreseinnahme nach Anzeigen des Fahrpreisanzeigers . . . . . .

Diese Versuche schlugen aber vollkommen fehl. Nach einer halbjährigen Betriebsdauer verschwanden die ersten Wagen wieder, weil sie wegen ihrer Betriebsunsicherheit gemieden wurden (es waren einige Wagen beim Fahren umgekippt). Man ging daher zu neuen Versuchen über.

Ende des Jahres 1920 kündigte der Polizeipräsident an, daß er weitere Versuche mit vierrädrigen Kleinwagen anstellen wollte. Diese sollten spätestens am 1. April 1921 eingestellt werden [1]).

Es sollten unter analogen Bestimmungen wie bei den „Cyklonetten“ 30 Wagen in Betrieb gesetzt werden, die also um 25 % billiger fuhren. Die Verteilung der Wagen sollte je zur Hälfte geschehen; und zwar sollten die Industrie und die Droschkenbesitzer je 15 Wagen in Betrieb setzen dürfen; doch wurde die Zahl von 30 Kleinwagen, die zugelassen waren, nicht erreicht.

Die Droschkenbesitzer wagten in der unsicheren Zeit der Inflationsjahre es nicht, sich auf derartige Versuche einzulassen.

Außerdem hatten sie wenig Veranlassung zu Experimenten, da sie durch die Sperrung der Nummern, die wie erwähnt, seit 1909 in Kraft war, vor Konkurrenz geschützt waren. So kam es dann, daß von den 30 bewilligten Wagen im Jahre 1921 erst 14 in Betrieb waren. Ende 1923 hatte sich die Zahl der Wagen auf 23 erhöht.

Die Polizei erstreckte ihre Reformbestrebungen auch auf die alten schwerfälligen, unwirtschaftlichen, noch auf Vollgummi fahrenden

1) Vgl. Zeitschr. d. Mitteleuropäisch. Motorwagenvereins, 1920 Heft 15/16.

Elektrodroschken. Am 23. Februar 1924 ordnete der Polizeipräsident an, daß für jedes aus dem Verkehr gezogene Elektromobil ein Benzinauto eingestellt werden könne. Daß diese Verfügung zeitgemäß war, beweist der Umstand, daß in der Zeit von Ende Februar 1924 bis Anfang November 1924 bereits über die Hälfte aller Elektrodroschken in Benzinautos umgewandelt waren.

Auch ging jetzt die Polizei wieder dazu über, in den Bestand der Pferdedroschken einzugreifen. In beiden Maßnahmen, der Umwandlung der Elektromobile wie der der Pferdedroschken in Benzinautos, zeigt sich, daß sich die Erkenntnis der Ueberlegenheit des Benzinautos an behördlicher Stelle durchgesetzt hatte. Darauf wird noch zurückzukommen sein.

Am 18. November 1924 wurde bekannt gemacht[1]), daß wieder Pferdedroschken in Kraftdroschken umgewandelt werden könnten. Doch wurde das Verhältnis, in dem die Umwandlung vor sich gehen sollte, nun auf 1 : 1 festgesetzt. Die bereits zugelassenen Kraftdroschken-Unternehmer waren gegen dieses Umtauschverhältnis, da sie sich stark benachteiligt glaubten, weil eine Kraftdroschke die fünffache Leistungsfähigkeit gegenüber einer Pferdedroschke hatte (damals durchschnittlich 200 km Tagesleistung gegen 40 km).

Die Kraftdroschkenbesitzer wollten daher einer übermäßigen Einstellung entgegenwirken, und stellten die Forderung auf, daß die Pferdedroschken, die drei Monate lang nicht mehr im Verkehr gewesen waren, von dieser Umwandlung auszuschließen seien, da sie ja so wie so nach der Droschkenordnung für immer aus dem Verkehr gezogen werden müßten.

Die Pferdedroschkenbesitzer hatten indes, da sich der Pferdedroschkenbetrieb schlecht rentierte, nur noch diese eine Möglichkeit, aus ihrem Unternehmen Kapital zu schlagen — nämlich den Verkauf ihrer Nummer unter gleichzeitiger Außerbetriebsetzung der Droschke.

Die Folge davon war, daß dieser Umwandlungsprozeß sich schnell vollzog, und daß innerhalb weniger Wochen, in der kurzen Zeit vom 18. November bis 30. Dezember 1924, 600 Pferdedroschken zur Umwandlung angemeldet wurden. Um den sich so ergebenden Nummernhandel zu unterbinden — er nahm so große Dimensionen an, daß eine Rentabilität von vornherein fraglich gewesen wäre; es wurden Preise von 10—14000 M gezahlt[2]) —, kündigte der Polizeipräsident an, daß vom 30. Dezember 1924 an keine Nummern mehr übertragbar sein sollten. Die Nummernpreise fielen daraufhin bis auf 4000 M.

---

1) Vgl. Das Droschkenwesen, November-Heft 1924.
2) Vgl. Jahrb. des Reichsverbandes der Automobilindustrie, 3. Jahrg. S. 73.

Jetzt stellten sich aber neue Schwierigkeiten ein, denn infolge der Aufhebung der Uebertragbarkeit konnten die bereits bestellten Wagen nicht mehr abgenommen werden. Auf Drängen der Industrie und der Händler bestimmte daher der Polizeipräsident am 12. Februar 1925 [1]), daß die Droschken, die nachweislich vor dem 10. Januar bestellt worden waren, eine Freinummer erhielten.

Diese Verfügung blieb bis zum 10. November 1925 in Kraft [1]); es war also seit 1909 das erste Mal, daß für große Wagen (die nach der Polizeiverordnung vom 27. November 1925 die Bezeichnung „Großkraftdroschke" erhielten) die Nummern frei ausgegeben wurden.

Die Fuhrunternehmer, die solche Wagen bekamen, waren natürlich den anderen gegenüber im Vorteil, da sie nicht mit den Kosten für den Nummernerwerb von vornherein belastet waren. Diese Tatsache konnte sich folgerichtig in minderer Kreditinanspruchnahme seitens des Fuhrunternehmers bei dem Automobilhändlertum und dem schnelleren Eigenerwerb eines Wagens auswirken. Freilich führte diese behördliche Regulierung auch zu mancherlei Betrugsmanövern [2]), indem Besitzer so wie Händler vielfach behaupteten, daß Droschken bereits vor dem 10. Januar 1925 bestellt seien und erst gegen Ende des Jahres geliefert würden.

Der Polizeipräsident sah sich dadurch veranlaßt, die genannte Vergünstigung zum 10. November 1925 aufzuheben, bezw. insoweit einzuschränken, daß die Droschken, die vor dem 10. Januar bestellt, aber bis zum 10. November noch nicht in den Verkehr genommen waren, keine Freinummern mehr erhielten.

Die Vermehrung der Großkraftdroschken durch die genannten Maßnahmen, die eine Lockerung der Monopolstellung des Gewerbes bedeuteten, war sehr erheblich. Es wurden in der Zeit vom 1. Januar 1925 bis 1. Dezember 1925 1703 Großkraftdroschken, das sind 63,50 % des Bestandes vom 1. Januar 1925, neu eingestellt.

Da die Verfügung vom 30. Dezember 1924 sich bald als große Härte gegen die alten Pferdedroschkenbesitzer herausstellte, und da außerdem als Wirkung die Herabsetzung des Nummernwertes eingetreten war, ließ der Polizeipräsident im März 1925 wieder die Umwandlung von Pferdedroschken in Kraftdroschken zu.

Inzwischen waren die Versuche der Polizei mit den Kleinwagen so weit abgeschlossen, daß es möglich war, sie in großen Mengen einzustellen [3]).

---

1) Laut Anfrage bei dem Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.

2) In den beteiligten Kreisen, die bald dahinterkamen, erhielten die auf diese Art und Weise eingestellten Wagen den Spitznamen „Meineidsdroschken".

3) Es ergaben sich hieraus eine Menge Mißstände. Da die Zulassung zur Ausübung des Droschkengewerbes lediglich von dem Nachweis der „Zuverlässigkeit" abhängig war, war der Andrang zum Gewerbe sehr groß. Es mußte daher am 26. Jan. 1927 die Zulassung neuer Konzessionäre gesperrt

Richtunggebend war hierbei das Bemühen der Polizei um Verbilligung der Fahrpreise. Außerdem hatte sie aber auch durch Beobachtungen des Straßenverkehrs festgestellt, daß ca. 80 % aller Fahrten ein bis zwei Personen beförderten. Eingehendere statistische Erfassungen kommen sogar zu dem Ergebnis, daß [1])

79 %	aller	Fahrten	mit	nur 1	Person
18 %	„	„	„	2	Personen
2,5 %	„	„	„	3	„
0,5 %	„	„	„	4—5	„

ausgeführt werden.

Selbstverständlich bedeutet es eine unrationelle Verschwendung, wenn bei Beförderung von nur ein oder zwei Personen ein Wagen benutzt wird, der 5 Personen befördern kann. Am 15. April 1925 gab daher die Polizei die schon erwähnten Bestimmungen über die Kleinkraftdroschken bekannt.

Um gleichzeitig einem Nummernhandel entgegenzuwirken und die deutsche Industrie zu fördern, wurde in derselben Bekanntmachung bestimmt, daß die Kleinkraftwagen deutscher Herkunft Frei-Nummern erhalten sollten.

Die Industrie, die ihre Produktion erst nach dieser Richtung hin umstellen mußte, verlangte verschiedene Toleranzen auf technischem Gebiet, die sie auch erhielt; so wurde in der ersten Zeit auf die Vierradbremse, Linkssteuerung usw. weniger genau gesehen.

Die Industrie konnte die ersten Wagen, die den polizeilichen Bestimmungen genau entsprachen, erst im Herbst 1925 liefern. Für wie lohnend das Geschäft mit diesen Wagen gehalten wurde, beweist der Umstand, daß sich spekulative Unternehmer fanden, die ausländische Wagen, hauptsächlich französische Fabrikate, kauften und die ca. 2000 M für eine Pferdedroschkennummer ausgaben, um nur schnell zu einem Wagen zu kommen.

Die deutschen Wagen wurden von den Unternehmern sogar bestellt, ohne daß diese auch nur ein Modell des Wagens gesehen hatten.

Am 1. September 1925 war so die Zahl der Kleinwagen auf 231 angewachsen, darunter viele Wagen französischen Ursprungs.

Wenn diese Zahl gegenüber der Zahl der Großkraftdroschken und Elektrodroschken auch unerheblich erscheint (4201 gegen 231), so machte sich die Konkurrenz, die sie für die großen Wagen bildeten, durch starke und dauernde Inanspruchnahme doch empfindlich bemerkbar, so daß die Interessenverbände der großen Wagen am 27. August 1925 an die Polizei den Antrag stellten, zu dem-

---

werden (zum ersten Mal seit 1862). — Am 12. Mai 1928 mußte auch für Kleinwagen wieder die Nummernsperre eingeführt werden.

1) Laut Anfrage bei dem Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.

selben Tarif fahren zu dürfen wie die Kleinwagen. Da dies eine Tarifverbilligung um 25 % bedeutete, somit in der Richtung der von der Polizei verfolgten Politik lag, wurde der Antrag genehmigt[1]).

Da die Umänderung der Taxameteruhren aller derartigen Droschken aber über ein halbes Jahr Zeit beanspruchte, wurde vom 1. September 1925 an die Tabellenberechnung für diejenigen großen Wagen eingeführt, die zum Kleintarif fahren wollten. Um den Fahrgästen diese freiwillig zu einem niedrigen Tarif fahrenden Großkraftdroschken kennbar zu machen, erhielt die Windschutzscheibe dieser Wagen die rote Aufschrift „75 %".

Der Fahrgast hatte also, wenn er in solch einen Wagen stieg, 75 % des angezeigten Fahrpreises zu entrichten. Die Berechnung geschah, wie schon erwähnt, vermittels einer beigefügten Tabelle; diese provisorische Regelung führte zu ständigen Differenzen zwischen dem Fahrgast und dem Chauffeur.

Am 27. November setzte die Polizei dann den Termin fest, bis zu dem alle Uhren umgeändert sein mußten. Es war dies der 1. April 1926. Gleichzeitig (am 27. November 1925) gab die Polizei auch eine Neueinteilung der Droschken bekannt, und zwar wurden die Droschken nunmehr eingeteilt in[2]):

1. Großkraftdroschken
   (gekennzeichnet durch 3 schachbrettartige Karostreifen)
2. Kleinkraftdroschken „ „ 2 „ „
3. Pferdedroschken
4. Motorraddroschken „ „ 1 „ „
   (versuchsweise).

Die Tarife der Groß-, Klein- und Motorraddroschken verhielten sich wie 100 : 75 : 50 (Pferdedroschken fuhren zu 75 der Großkraftdroschken, also wie die Kleinkraftdroschken). Die Tarife waren Höchsttarife, d. h. sie durften nicht überschritten werden. Es stand den Besitzern allerdings frei, zu einem dieser Tarife, also evtl. auch dem niedrigeren, zu fahren. Er hatte dann nur die Pflicht, den Tarif, für den er sich entschied, der Polizei bekannt zu geben und den Wagen entsprechend zu kennzeichnen.

Auch hatte die Polizei nichts dagegen, daß die Kleinkraftdroschken innen mit vier Sitzen versehen wurden, sofern es die Stärke des Fahrgestells und die Ausmaße der Karosserie gestatteten.

Dies brachte es natürlich mit sich, daß die gleichfalls mit vier Sitzen versehenen Großkraftdroschken dem Publikum keinen Vorteil mehr bieten konnten. Durch den Druck der Konkurrenz wurden die Unternehmer nach und nach gezwungen, ihre Groß-

1) Vgl. Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.

2) Vgl. Neudruck der Droschkenordnung vom 12. Jan. 1923, herausgeg. von der Innung Vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins. Berlin 1926.

kraftdroschken freiwillig in Kleinkraftdroschken umzuwandeln. Mitte 1926 hatten fast $^9/_{10}$ aller Unternehmer ihre Wagen so umgestellt[1]).

Ende 1925 wurden die Berliner von weiteren Versuchen der Polizei überrascht, die in gleicher Weise eine Verbilligung erstrebten. Es wurden Motorraddroschken in den Verkehr gebracht. Dies waren Motorräder, bei denen der überdachte Beiwagen den Fahrgastraum bildete. Obwohl die Polizei zunächst gegen die Einführung der Motorraddroschken war, wegen der schlechten Erfahrungen, die sie früher mit den dreirädrigen „Cyklonetten" gemacht hatte, gab man die Bedenken auf, nachdem diese Motorraddroschken zuerst in Nürnberg mit gutem Erfolg gefahren waren. Sie wurden am 29. Juli 1925 von der Polizei genehmigt. Sie sollten prinzipiell zur Beförderung nur einer Person dienen — hier zeigt sich wieder das Bestreben der Polizei zu differenzieren —, und der Fahrpreis wurde dementsprechend noch billiger gehalten als beim Kleinkraftdroschkentarif (65 % vom Kleinkraftdroschkentarif).

Die ersten dieser Motorraddroschken wurden gegen Ende des Jahres 1925 in den Verkehr gebracht.

Ihre Höchstzahl war 180. In der ersten Zeit ihres Aufkommens waren sie, da sie noch unter dem Kleinkraftdroschkentarif fuhren, sehr begehrt. Der niedrige Tarif bildete einen starken Konsumanreiz; aber als auch die vierrädrigen Kleinkraftdroschken vereinzelt anfingen zu dem Motorraddroschkentarif zu fahren, waren sie dieser Konkurrenz nicht gewachsen[2]).

Diese Motorraddroschken erwiesen sich auch als nicht so betriebssicher, wie man bei ihrer Zulassung angenommen hatte[3]).

Dazu kam noch der Nachteil, daß bei schlechtem und kaltem Wetter die Fahrer es meist vorzogen, nicht zu fahren, weil sie — nur in Leder gekleidet — der Witterung zu ungeschützt preisgegeben waren.

Die Gesamtheit dieser Umstände veranlaßte die Polizei, die Genehmigung am 31. Dezember 1927 wieder zurückzuziehen. Mit

---

1) Vgl. Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.

2) Vgl. „Nachtausgabe des Lokalanzeigers" vom 20. Mai 26 (nach Notiz dieser Zeitung hatten schon ca. 50 Fuhrunternehmer im August 1926 ihre Wagen auf den Motorraddroschkentarif umgestellt).

3) Die gleichen Erfahrungen, wie mit den Motorrädern machte man mit den vom August 1926 bis 31. Dez. 1927 versuchsweise zugelassenen 50 sog. „Hanomag-Wagen" (nach der herstellenden Firma so genannt). Sie konnten nur einen Fahrgast befördern und hatten den gleichen Tarif wie die Motorraddroschken. Auch sie verschwanden wieder.

Dagegen sind die Ende 1926 zum ersten Mal eingeführten elektrischen Kleinkraftdroschken (Aktionsradius ca. 100 km, Stundengeschwindigkeit 35 km) noch heute in Betrieb. Sie sind indes, da sie nach 100 km Fahrt die Ladestation wieder aufsuchen müssen, den Benzindroschken unbedingt unterlegen und wenig entwicklungsfähig. Das beweist auch ihre geringe Zahl (124).

dem 1. Januar 1928 waren also die Motorraddroschken wieder aus dem Berliner Weichbild verschwunden.

Zur Erklärung des ständigen freiwilligen Nachgebens der Tarife von seiten der Fuhrunternehmer sei hier folgendes bemerkt: Wollte man aus dieser Tatsache auf ein übermäßig gut florierendes Gewerbe schließen, so würde man damit zweifellos den Boden der Wirklichkeit verlassen. Die Senkung des Großkraftdroschkentarifs auf den Kleinkraftdroschkentarif, also von 100 auf 75, war wohl tragbar, dagegen schwerlich die weitere Senkung von 75 auf 50 (Motorraddroschkentarif, sog. Motaxtarif).

Wenn trotzdem vereinzelte Unternehmer diesen Weg gehen konnten, so geschah das auf Kosten der Gesamtheit.

Während nämlich sonst bei regulärem Fahrbetrieb mit ca. 50 % Leerkilometern zu rechnen ist, die einzukalkulieren sind, hatten die wenigen zum Motaxtarif fahrenden Droschken infolge der gesteigerten Nachfrage fast keine Leerkilometer. Diese Erscheinung aber ließ sich nicht verallgemeinern. Bei Vermehrung der zum Motaxtarif fahrenden Droschken mußte die Leerkilometerzahl wieder steigen. In der Tat verlief die Entwicklung entsprechend. Es kam sogar zu einer Art Gewaltstreich der in der Innung Vereinigter Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins zusammengeschlossenen Mehrheit der Fuhrunternehmer, weil man überzeugt war, daß der Motaxtarif für die Gesamtheit nicht tragbar war.

Um die Polizei zur Anerkennung dieser Tatsache zu zwingen, beschlossen sämtliche dem oben erwähnten Verein angehörige Mitglieder, den Motaxtarif an einem Tage auf eigene Faust insgesamt einzuführen (13. September 1927), um ihn ad absurdum zu führen. Freilich kam man damit nicht durch, weil hierin ein Verstoß gegen das Droschkenreglement zu erblicken war, demzufolge der Fahrgast den auf dem Taxameter angezeigten Preis zu zahlen hat, nicht mehr und nicht weniger. Abweichungen bedurften der besonderen Genehmigung der Polizei, die hier nicht vorlag. Infolgedessen mußte man von diesem Beginnen wieder abstehen, da die Polizei die Wagen, die zu diesem Tarif vermittels Tabelle fuhren, rücksichtslos entstempelte.

Immerhin hatte dieser Gewaltstreich die Wirkung, daß die Polizei zu eingehenden Rentabilitätsberechnungen schritt. Die Folge war eine Verfügung vom 15. Oktober 1927 [1]), die für die Kleinkraftdroschken, die zum Motaxtarif fuhren, eine Tariferhöhung bedeutete. Und zwar durfte am Tage nur noch eine Person zu dem billigen Motaxtarif (Kleinkraftdroschkentarif) befördert werden; außerdem durften die Kleinkraftdroschken von jetzt ab nicht mehr als zwei Personen befördern.

---

1) Laut Anfrage beim Verband der Besitzer von Kleinkraftdroschken e. V.

Die Angleichung der verschiedenen Tarife, die nur noch bei der Beförderung von einer Person bei Tage differierten, brachte es mit sich, daß die von der Innung der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins schon längere Zeit propagierte Einheitsdroschke jetzt von der Polizei gefordert wurde.

Dieser Einheitstarif ist zweifellos eine verkehrspolitische Verbesserung. Er hatte ja schon von 1900—1924 bei den Autodroschken bestanden, bis die Polizei mit der Einführung kleinerer Typen zwecks Herabdrückung der Tarife begann. Nunmehr gab sich die Möglichkeit, auf wesentlich tieferer Tarifbasis wieder zum Einheitstarif zurückzukehren. Dies Ergebnis der Bemühungen des Kraftverkehrsamtes der Berliner Polizei war nur dadurch möglich, daß man allgemein zu einer kleineren Wagentype übergegangen war (hinsichtlich der Pferdestärke 6—8 PS, früher durchschnittlich 10 PS; hinsichtlich des Gewichtes ab 13. Januar 1929 1450 kg, gegen früher ca. 1800 kg); andererseits genügte diese kleinere Type, die auch den Straßenverkehr weniger belastete, durchaus allen Ansprüchen, zumal angesichts der statistischen Ergebnisse der durchschnittlich beförderten Personenzahl (vgl. S. 37).

Die gegenwärtige Situation (November 1928) ist folgende: Der Polizeipräsident hat nach langen Verhandlungen mit den Interessenverbänden am 3. Juli 1928 dem vorgeschlagenen Einheitstarif, der auch die Grundtaxe herabsetzt, zugestimmt, desgleichen die Verkehrsdeputation der Stadt Berlin. Der Magistrat der Stadt Berlin, der auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und des § 143 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 [1]) zustimmen muß, hat indes zweimal (am 11. und 18. Juli) [2]), ohne Begründung abgelehnt. Die Verhandlungen über den Einheitstarif schweben also noch.

Es muß gesagt werden, daß die Haltung des Berliner Magistrats schwer verständlich ist, und daß eine stichhaltige Begründung seiner ablehnenden Haltung schwer zu finden sein wird. Von Seiten der Droschkeninnungen wird die Behauptung aufgestellt, daß diese ablehnende Haltung des Magistrats mit der Uebernahme der elektrischen Straßenbahnen und der Hoch- und Untergrundbahnen zusammenhängt, da er, als Fuhrunternehmer selbst interessiert, eine Senkung der Tarife im Interesse seiner eigenen Unternehmungen vermeiden wolle [3]).

---

1) Vgl. Gesetzsammlung für die Kgl. preuß. Staaten 1883 (S. 232), 1850 (S. 266).

2) Laut Anfrage beim Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.

3) Der geforderte Einheitstarif kam am 8. Dez. 1928 zustande. Vergl. hierüber Teil B.

5. Zahlenmäßige Entwicklung der Pferde- und Autodroschken seit 1900.

Es folgt nun die zahlenmäßige Darstellung der Entwicklung des Kraftdroschkenwesens, kombiniert mit einer Darstellung der Entwicklung der Pferdedroschken. Die Zahlen werden, da der Droschkenverkehr zweifellos funktional abhängig ist von der Bevölkerungszahl und dem Flächenareal des Wirkungsfeldes, zu diesen in Beziehung gesetzt.

Am 1. Jan.	Pferdedr. I. Kl. Fahrpreisanzeiger mit	ohne	Pferdedroschken II. Kl.	Pferdegepäckdr.	Summe aller Pferdedroschken	Kraftdroschken Benzin	Elektro	Summe aller Kraftdr.	Droschken insgesamt	Fläche in ha	Bevölkerung
1900	5555	872	1534	153	8114	1		1	8115		
1901	5940	758	1262	150	8110	2	2	4	8114		
1902	6188	706	1058	156	8108	2	3	5	8113		
1903	6431	600	902	152	8085	12	3	15	9000		
1904	6594	584	740	153	8071	11	3	14	8085		
1905	6912	472	551	158	8093	78	3	81	8174	19 401,3	2 940 482
1906	8065	5	394	228	8692	223	22	255	8947		
1907	7775		298	242	8315	621	134	755	9070		
1908	7592		239	240	8071	743	228	971	9042		
1909	6589		184	239	7282	1097	236	1333	8615		
1910	5964		139	210	6213	1547	248	1795	8008		3 734 258
1911	5266		113	294	5673	1700	274	1700	7373		
1912	3773		61	220	4054	1917	277	2194	6248		
1913	3111			209	3320	1962	475	2437	5757	33 691,7	
1914	2894			178	3072	2064	574	2683	5755		
1915	2262			65	2327	2040	565	2605	4932		
1916	2224			65	2289	2051	504	2555	4844		
1917	2249			64	2313	2046	552	2598	4911		
1918	1237			64	1301	1958	529	2487	3788		

Von 1905 ab waren die Droschken des Landespolizeibezirks Berlin im Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin für jede Ortschaft einzeln aufgeführt.

Uebersichtshalber ist hier die Summe aller angegeben.

Das Fahrgebiet umfaßte außer dem Landespolizeibezirk Berlin noch: Britz, Tempelhof, Friedenau, Schmargendorf, Gemeindebezirk Grunewald, Plötzensee, Reinickendorf, Pankow-Heinersdorf, Neu-Weißensee, Weißensee, Lichtenberg mit Wilhelmsberg, Friedrichsberg, Friedrichsfelde, Boxhagen, Rummelsburg, Stralau, Treptow.

Ab 1913 wurde das Fahrgebiet noch erweitert durch folgende Ortschaften: Berlin-Tegel (Gem. Tegel, Gutsbezirk Schloß Tegel und Kaserne des Luftschifferbataillons), Berlin-Wittenau, Berlin-Rosenthal, Berlin-Nieder-Schönhausen, Berlin-Hohen-Schönhausen, Johannesthal und Adlershof, Berlin-Oberschöneweide, Berlin-Niederschöneweide, Berlin-Mariendorf einschl. Berlin-Südende, Berlin-Lankwitz, Berlin-Lichterfelde und Berlin-Dahlem.

Von 1918—1923 wurde eine Statistik nicht geführt. 1920 erfolgte die Eingemeindung aller umliegenden Ortschaften (Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin vom 27. April 1920). Es kann daher auch wieder eine regelmäßige Angabe der Bevölkerung gegeben werden, da für Groß-Berlin jährliche Zählungen veranstaltet wurden.

Am 1. Jan.	Großkraftdroschken			Kleinkraftdroschken						Summe aller Kraftdr.	Pferdedroschken	Droschken insgesamt	Fläche in ha	Bevölkerung
	Benzin	Elektro	Summe	Cyklonetten	Benzin	Motorraddr.	Hanomag	Elektro	Summe					
1923	2126	518	2644	2	14				16	2660	2151	4811	87 810	4 018 733
1924	2125	492	2617	2	23				25	2642	1860	4502		4 004 299
1925	2682	200	2876		25				25	2907	1578	4485		4 087 766
1926	4465	142	4607		1280	58			1338	5945	598	6543		4 094 800
1927	4865	71	4936		3368	175	50	25	3618	8554	336	8890	87 845	4 143 400
1928	4637	61	4698		4293			124	4417	9115	281	9396		4 219 700

Quellen:
Für 1923—26 vgl. Statistisch. Taschenbuch der Stadt Berlin, Jahrg. 1924, 1926, 1928.
Für 1927 und 1928: Anfrage beim Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.
Die Bevölkerungszahlen von 1926—1928 sind aus den Monatsberichten der Stadt Berlin (Statistisches Amt der Stadt Berlin).

Ab 1. Januar 1929 gibt es infolge des am 8. Dezember 1928 eingeführten Einheitstarifs nur noch Einheitsdroschken, und zwar ist die Zahl der Pferdedroschken auf 226 zusammengeschrumpft; die Summe aller Einheitsdroschken ist 9129. Davon sind 60 Wagen große elektrische Kraftdroschken und 124 kleine elektrische Kraftdroschken. Diese 124 Wagen fahren ausnahmsweise zum alten Tarif vom 15. 10. 1927 (vergleiche Tabelle S. 79).

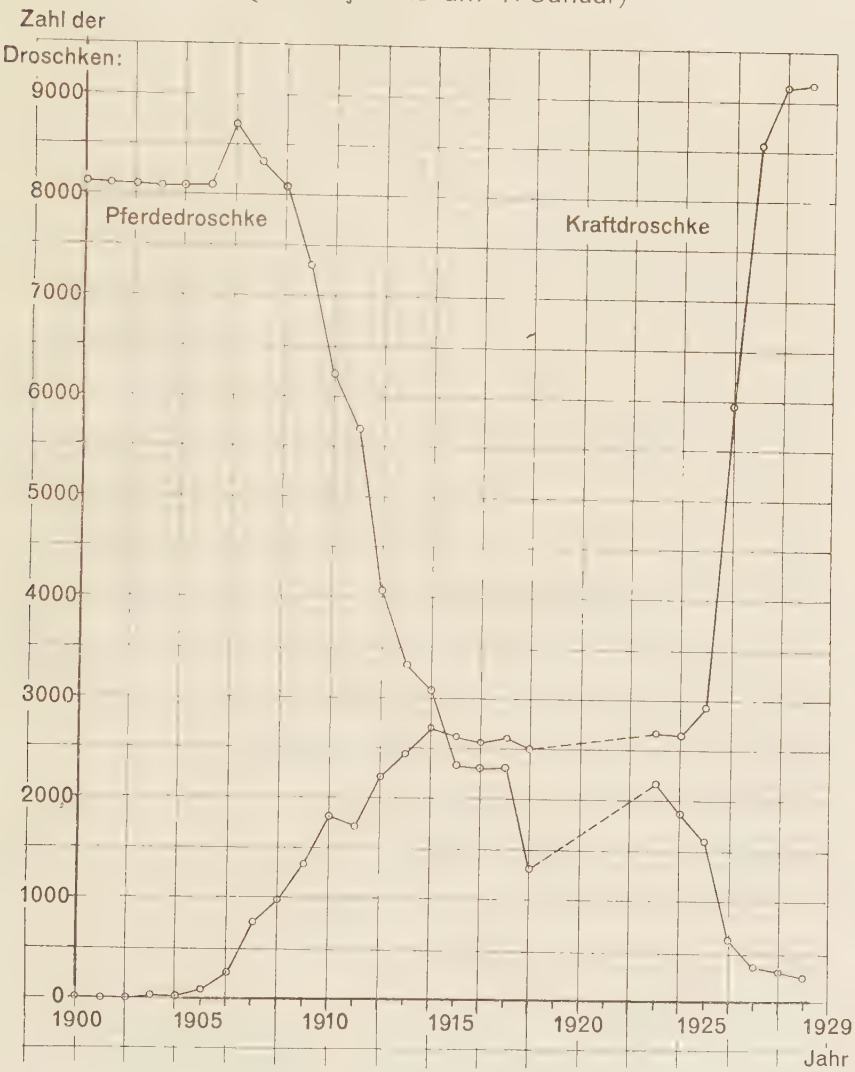
Die Entwicklung in den Jahren 1925—1927 mit den Monatszahlen (charakterisiert durch die Einführung der Kleinkraftdroschken pp).

Jahr und Monat	Großkraftdroschken			Kleinkraftdroschken					Summe aller Kraftdr.	Pferdedroschken	Droschken insgesamt
	Benzin	Elektro	Summe	Benzin	Motorrad	Hanomag	Elektro	Summe			
1925											
1. Jan.	2682	200	2876	25				25	2907	1578	4485
1. Febr.	2982	186	3168	27				27	3195	1298	4484
1. März	3095	172	3267	27				27	3294	1194	4484
1. April	3256	168	3424	38				38	3462	1130	4592
1. Mai	3428	167	3595	54				54	3649	1092	4741
1. Juni	3643	167	3810	80				80	3890	1030	4920
1. Juli	3784	163	3947	103				103	4050	991	5041
1. Aug.	3951	158	4109	143				143	4252	913	5165
1. Sept.	4049	152	4201	231				231	4432	847	5279

Jahr und Monat	Groß-kraftdroschken			Kleinkraftdroschken					Summe aller Kraftdr.	Pferde-droschken	Droschken insgesamt
	Benzin	Elektro	Summe	Benzin	Motor-rad	Hano-mag	Elektro	Summe			
1925											
1. Okt.	4169	149	4318	456				456	4774	773	5547
1. Nov.	4309	151	4452	714				714	5166	690	5856
1. Dez.	4385	146	4531	966	23			989	5520	644	6164
1926											
1. Jan.	4465	142	4607	1280	58			1338	5945	598	6543
1. Febr.	4513	132	4645	1550	95			1645	6290	569	6859
1. März	4543	128	4671	1827	125			1952	6623	542	7165
1. April	4595	115	4710	2072	125			2197	6907	492	7399
1. Mai	4638	114	4752	2254	128			2382	7134	458	7592
1. Juni	4675	104	4779	2430	132			2562	7341	447	7788
1. Juli	4680	103	4783	2862	133			2695	7478	442	7920
1. Aug.	4699	98	4797	2615	156			2771	7568	434	8002
1. Sept.	4724	92	4816	2793	175	50		3081	7834	427	8261
1. Okt.	4746	85	4831	2979	175	50		3204	7037	416	8451
1. Nov.	4786	81	4867	3069	175	50		3294	8161	392	8553
1. Dez.	4827	79	4906	3194	175	50	10	3229	8335	363	8698
1927											
1. Jan.	4865	71	4936	3368	175	50	25	3618	8554	336	8890
1. Febr.	4883	70	4953	3566	175	50	65	3856	8809	323	9132
1. März	4890	67	4957	3669	175	50	71	3965	4922	318	9240
1. April	4901	64	4965	3812	175	50	75	4112	9077	313	9390
1. Mai	4896	64	4960	3927	180	50	75	4232	9192	309	9501
1. Juni	4909	62	4971	4067	180	50	74	4371	9342	298	9640
1. Juli	4884	62	4946	4052	180	50	74	4356	9302	293	9595
1. Aug.	4875	62	4937	4052	180	50	74	4356	9293	293	9586
1. Sept.	4878	62	4940	4036	180	50	124	4390	9330	290	9620
1. Okt.	4872	62	4934	4070	180	50	124	4424	9358	289	9647
1. Nov.	4849	61	4910	4096	135	50	124	4405	9315	286	9601
1. Dez.	4824	61	4885	4060	54	50	124	4288	9173	283	9456

Die Tabelle ist zusammengestellt nach Angaben des Vereins der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins.

Stand der Pferde- und Kraftdroschken
in den Jahren 1900—1929
(Stand jeweils am 1. Januar)



B. Systematischer Teil.

I. Die rechtlichen Grundlagen für die Eingriffe von Polizei und Magistrat in die Entwicklung des Droschkenwesens.

1. Das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850.

Ein Rückblick auf die bisherigen Ausführungen zeigt, wie stark die Entwicklung des Droschkengewerbes von der öffentlich-rechtlichen Regelung abhängt. Die Konzessionserteilung, die Ueberwachung durch die Droschkenreglements, Nummernsperre und Nummernfreigabe im Wechsel und ähnliche Maßnahmen bewirken sozusagen Abhängigkeit des ganzen Organismus in seiner Entwicklung von der rechtlichen Regelung.

Diese rechtlichen Grundlagen seien daher im folgenden kurz dargestellt:

Zunächst schuf der König Friedrich Wilhelm I. 1739 durch seine Initiative das privilegierte Fiakerfuhrwesen (vgl. S. 4 ff.) und damit auch die ersten Reglementsbestimmungen. Nach und nach wurde dann die Polizei und der Gemeindevorstand bezw. der Magistrat mit der Ausübung der reglementierenden Funktion betraut.

Unter dem Privileg des Mortier-Henoch 1815—1837 (vgl. S. 6 ff.) wurde die öffentliche Aufsicht durch den privilegierenden Vertrag selbst geregelt. Hier interessieren die Zeiten des stufenweisen Ueberganges zur Gewerbefreiheit seit 1837, und da ist grundlegend das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850; und zwar waren es die §§ 5, 6a und b, 11 und 18 (vgl. § 75 des Polizeireglements für das Droschkenfuhrwesen vom 5. Januar 1854).

Der Wortlaut dieser Paragraphen ist[1]):

§ 5. Die mit der örtlichen Polizei-Verwaltung beauftragten Behörden sind befugt, nach Beratung mit dem Gemeindevorstande, ortspolizeiliche, für den Umfang der Gemeinde gültige Vorschriften zu erlassen und gegen die Nichtbefolgung derselben Geldstrafen bis zum Betrage von 3 Rthlr. anzudrohen.

1) Aus „Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten“ 1850. S. 266.

Die Strafandrohung kann bis zum Betrage von 10 Rthlr. gehen, wenn die Bezirksregierung ihre Genehmigung dazu erteilt hat.

Die Bezirksregierungen haben über die Art der Verkündung der ortspolizeilichen Vorschriften sowie über die Formen, von deren Beobachtung die Gültigkeit derselben abhängt, die erforderlichen Bestimmungen zu erlassen.

§ 6. Zu den Gegenständen der ortspolizeilichen Vorschriften gehören:

a) Der Schutz der Person und des Eigentums.

b) Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen, Plätzen, Brücken, Ufern und Gewässern.

Unklar erscheint hiernach das Verhältnis zwischen Polizei und Gemeindevorstand. Der § 5 des Gesetzes besagt nur, daß die Polizei nach „Beratung" mit dem Gemeindevorstande befugt sei, Vorschriften zu erlassen.

Später wurde die Gültigkeit der polizeilichen Verordnungen an die Zustimmung des Magistrates geknüpft.

Der § 6a/b bezeichnet die „Gegenstände" näher, über die die ortspolizeilichen Vorschriften gelten sollen.

Zu a (Schutz der Person) wäre zu sagen, daß das Publikum, welches sich eines öffentlichen Verkehrsmittels bedient, insoweit geschützt werden soll, daß es mit dem Gefühl der Sicherheit eine Droschkenfahrt antreten kann.

Aus dem Schutz des Eigentums (6 a) ist unschwer der Schutz des Publikums vor Ausbeutung durch die Fuhrunternehmer abzuleiten. (Aufsicht über das Tarifwesen).

Der erwähnte § 11 ist insofern für das Droschkengewerbe von Bedeutung, als er das Uebergreifen des Polizeipräsidenten von Berlin in anliegende Bezirke ermöglicht, was ja bei dem Droschkenverkehr in diesen Bezirken nötig war.

Er lautet[1]):

§ 11. Die Bezirksregierungen sind befugt, für mehrere Gemeinden ihres Verwaltungsbezirkes oder für den ganzen Umfang desselben gültige Polizeivorschriften zu erlassen und gegen die Nichtbefolgung derselben Geldstrafen bis zu dem Betrage von 10 Rthlr. anzudrohen.

Der Minister des Innern hat über die Art der Verkündung solcher Vorschriften sowie über die Formen, von deren Beobachtung die Gültigkeit derselben abhängt, die erforderlichen Bestimmungen zu erlassen.

---

1) Aus „Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten" 1850. S. 267.

Schließlich wäre noch auf § 18 hinzuweisen, der die Strafbestimmungen des § 5 ergänzt.

§ 18. Für den Fall des Unvermögens des Angeschuldigten ist auf verhältnismäßige Gefängnisstrafe zu erkennen. Das Höchstmaß derselben ist 4 Tage statt 3 Rthlr. und 14 Tage statt 10 Rthlr.

2. Die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund 1869.

Eine wesentlich breitere Grundlage für den Erlaß von Reglements wurde für die Polizei durch Gesetz des Norddeutschen Bundes geschaffen, und zwar in den §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1896[1]).

§ 37. Der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterliegt die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel, sowie das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ihre Dienste anbieten.

§ 76. Die Ortspolizeibehörde ist in Uebereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt, für Lohnbediente und andere Personen, welche auf öffentlichen Straßen und Plätzen oder in Wirtshäusern ihre Dienste anbieten (§ 37), sowie für die Benutzung von Wagen, Pferden, Sänften, Gondeln und anderen Transportmitteln, welche öffentlich zum Gebrauch aufgestellt sind, Taxen zu erlassen.

Diese beiden Paragraphen der Gewerbeordnung sind im Grunde genommen nichts anderes als eine schärfere Fassung und genauere Formulierung der schon erwähnten Paragraphen 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850.

Hier wird z. B. im § 37 direkt gesagt, daß der Regelung durch die Polizei der öffentliche Verkehr mit Wagen aller Art untersteht.

§ 76 ist gleichfalls als eine Erweiterung des § 6a von 1850 anzusehen, insofern er das Publikum vor Uebervorteilung durch Festsetzung der Taxen schützen will.

3. Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung von 1883.

Die vordem erwähnte Lücke des § 5 des Gesetzes von 1850, aus der die Notwendigkeit einer „Zusage“ des Magistrats zu polizeilichen Erlassen nicht ohne weiteres zu entnehmen war, wurde durch den § 143 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung

1) Aus „Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes“ 1869. S. 245.

von 1883 ausgefüllt, in dem Sinne, daß die Zustimmung des Magistrats für nötig erklärt wurde.

Gleichzeitig wurden im § 144 des Gesetzes von 1883 die §§ 11 und 18 des Gesetzes von 1850 erneuert. Der Wortlaut dieser Paragraphen ist folgender[1]):

§ 143. Ortspolizeiliche Vorschriften (§§ 5 ff. des Gesetzes vom 11. März 1850 bezw. der Verordnung vom 20. September 1867 und des Lauenburgischen Gesetzes vom 7. Januar 1870), soweit sie nicht zum Gebiete der Sicherheitspolizei gehören, bedürfen in Städten der Zustimmung des Gemeindevorstandes. Versagt der Gemeindevorstand die Zustimmung, so kann dieselbe auf Antrag der Behörde durch Beschluß des Bezirksausschusses ergänzt werden.

In Fällen, welche keinen Aufschub zulassen, ist die Ortspolizeibehörde befugt, die Polizeivorschrift vor Einholung der Zustimmung des Gemeindevorstandes zu erlassen. Wird diese Zustimmung nicht innerhalb vier Wochen nach dem Tage der Publikation der Polizeivorschrift erteilt, so hat die Behörde die Vorschrift außer Kraft zu setzen.

§ 144. In Stadtkreisen ist die Ortspolizeibehörde befugt, gegen die Nichtbefolgung der von ihr erlassenen polizeilichen Vorschriften Geldstrafen bis zum Betrage von M. 30.— anzudrohen. Im übrigen steht die Erteilung der Genehmigung zum Erlasse ortspolizeilicher Vorschriften mit einer Strafandrohung bis zum Betrage von M 30.— gemäß § 5 der im § 137 angezogenen Gesetze dem Regierungspräsidenten zu.

4. Die grundlegende Droschkenordnung vom 5. Januar 1854 und ihre Nachfolgerinnen (15. Januar 1862; 20. Januar 1873).

Die erste Droschkenordnung („Droschken-Reglement“) wurde im Jahre 1854 (5. Januar) auf Grund des vorher erwähnten Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 erlassen. Sie hat, wenn man einen Vergleich mit der letzten vom Jahre 1927 zieht, fast alle grundlegenden Bestimmungen getroffen[2]).

So ist auch die Einteilung des Droschkenreglements genau noch dieselbe wie heute. Zunächst wird die Konzession für jeden, der Droschkenfuhrwerke betreiben will, verlangt. Es wird dann im folgenden die Beschaffenheit der Wagen, der Pferde und Geschirre genau normiert.

---

1) Aus „Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten“ 1883. S. 232.

2) Vgl. zu folgendem:
Polizei-Reglement für das Droschkenfuhrwesen vom 5. Januar 1854 in: „Berliner Intelligenzblatt“ 11. Januar 1854 Nr. 9.

Ferner werden die Pflichten der Fuhrherren und Kutscher gegenüber Polizei und Publikum bestimmt. Kein Kutscher darf eine Droschke fahren, ohne daß er von der Polizei einen „Fuhrschein“ ausgestellt bekommen hat, der eine entsprechende Eignung voraussetzt. Der Besitzer darf nur Kutscher, die sich im Besitz dieses Ausweises befinden, annehmen; ferner nur die Wagen, die ihm in der Konzession genehmigt sind und die mit entsprechenden Stempeln versehen sind, in Betrieb setzen.

Diese allgemeinen Vorschriften werden durch spezielle weiter ergänzt, die die Livree der Kutscher bestimmen, sogar auch über das Benehmen der Kutscher und das Füttern und Tränken der Tiere an den Haltestellen usw. Anordnungen treffen.

Der Kontrahierungszwang der Kutscher mit allen Fahrgästen wurde ausdrücklich ausgesprochen (ausgenommen waren Personen, die ansteckende Krankheiten besaßen und Betrunkene).

Das Droschkenreglement von 1854 enthielt so erschöpfende Vorschriften, daß sogar über die Ausführung der Fahrt (welche stets im Trab zu geschehen hatte) und über die Art und das Aussehen der heute noch bestehenden Fahrmarken[1]) entsprechende Vorschriften erlassen wurden.

Desgleichen wurde die Aufstellung der Wagen auf den Straßen und auf den Bahnhöfen geregelt.

Von späteren Droschkenordnungen finden sich hier noch folgende Unterschiede. Es ist z. B. in dem Droschkenreglement von 1854 eine Zweiteilung von Tag- und Nacht-Droschken durchgeführt, der zufolge Tagdroschken (vgl. § 48) nur von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts Fahrten ausführen dürfen und die Nachtdroschken nur Fahrten von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr morgens.

Die Tarife der Nachtdroschken waren um das 2 bis 3 fache teurer als die der Tagdroschken. Eine weitere Bestimmung, die nicht mehr in Geltung ist, ist § 2[2]):

> Die Konzession wird für Tagdroschken nur an denjenigen erteilt, der wenigstens 5 Droschken gleichzeitig andauernd in Betrieb zu setzen vermag.

Hierin ist eine gewisse Bevorzugung kapitalkräftiger Unternehmungen zu erblicken.

§ 15 schuf die Zwangsorganisation unter polizeilicher Aufsicht. Es wurde gewissermaßen eine Zwangsinnung geschaffen.

> § 15. Jeder Droschkenbesitzer hat dem Vereine beizutreten, welcher sich unter den hiesigen Droschkenkutschern unter Aufsicht der Polizeibehörde gebildet und der den Zweck hat, gemeinschaftliche Angelegenheiten, welche den Droschkenbetrieb

1) Vorgedruckte mit Nummer des Wagens und Adresse des Fuhrherrn versehene Quittungen.

2) Vgl. Droschken-Reglement 5. Januar 1854.

betreffen, zu beraten, die von der Polizeibehörde zur Aufrechterhaltung der Ordnung getroffenen Einrichtungen zur Ausführung zu bringen und die dazu erforderlichen Gegenstände, wie z. B. die Livree der Kutscher, gemeinschaftlich zu beschaffen, die Fuhrwerke während der Betriebszeit zu kontrollieren, für die Kutscher im Fall ihrer Erkrankung oder Invalidität zweckentsprechende Vorsorge zu treffen usw.

Die dazu erforderlichen Kosten werden nach einem noch zu bestimmenden Repartitionsmodus vom Vereine aufgebracht.

Zur Sicherung, daß diere glementsmäßigen Obliegenheiten von den Droschkenbesitzern werden erfüllt werden, hat jeder derselben eine von der Polizeibehörde zu bestimmende Kaution zu stellen.

Diese Bestimmungen überschreiten den Sicherheits- und Ordnungsgedanken, wie ihn das Allgemeine Landrecht 10, II 17, bereits formuliert, zweifellos erheblich und nähern sich einerseits dem Gedanken der alten Wohlfahrtspolizei; andererseits war der Zwang, einer Krankenkasse beizutreten, gewissermaßen eine Art Vorbote der Sozialversicherung. Die betreffende Bestimmung lautet:

§ 26. Disziplin. Er (sc. der Droschkenkutscher) ist ferner verpflichtet, sich als Mitglied bei der Kranken-, Sterbe- und Invalidenkasse zu beteiligen, welche unter den Droschkenkutschern errichtet ist und unter der Aufsicht der Polizeibehörde verwaltet wird. Auch hat er eine von der letzteren noch zu bestimmende Kaution zur Sicherheit für die Erfüllung der ihm regelmäßig obliegenden Pflichten zu bestellen. Er ist jedem Grade der administrativen Exekution unterworfen, welche die Polizeibehörde zur Aufrechterhaltung ihrer Verordnungen anzuwenden genötigt ist.

Die soeben angeführten Paragraphen, die uns zeigten, wie tief die Polizei in den Organismus des Droschkengewerbes eingegriffen, finden sich in der nächsten Droschkenordnung vom 15. Januar 1862[1]) nicht mehr.

Im übrigen ähnelt sie der ersten sehr. Der Tarif befindet sich wie bei der ersten und bei allen folgenden in einem Anhang, der als Bestandteil der Droschkenordnung gilt.

Die Abänderungen der Droschkenordnung von 1862 gegenüber der von 1854 bestehen — außer dem oben Gesagten — eigentlich nur in dem Fortfall der Scheidung zwischen Tag- und Nachtdroschken und einer Tarifherabsetzung besonders für Nachtfahrten.

Wesentlich Neues bringt auch eine weitere Droschkenordnung vom 20. Januar 1873[2]) nicht.

---

1) Vgl. zu folgendem: „Berliner Intelligenzblatt“ 21. Januar 1862 Nr. 17.
2) Vgl. zu folgendem: „Berliner Intelligenzblatt“ 22. Januar 1873 Nr. 18.

Sie wurde wie die beiden ersten von 1854 und 1862 gleichfalls auf Grund der §§ 5, 6 a und b, 11 und 18 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 erlassen.

Ferner wurden jetzt die Paragraphen 37 und 76 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 herangezogen.

Eine Neuerung in dieser Droschkenordnung war die Einteilung der Droschken in 3 Klassen (vgl. hierzu § 3 des Reglements)[1]).

Ferner wurde die Berechnung der Fahrpreise und der Tarife etwas geändert. Die Berechnungsgrundlage (Tour- und Zeitfahrten) blieb zwar; aber bei den Zeitfahrten änderte sich der Tarif, und zwar fuhren die Droschken 1. Klasse zu einem höheren Tarif als vordem, die Droschken 2. Klasse und die Gepäckdroschken billiger.

Bei den Tourfahrten mußte der inzwischen eingetretenen Vergrößerung des Fahrbezirkes Rechnung getragen werden. — Wie aus der Tabelle auf S. 19/20 ersichtlich, hatte sich der Fahrbezirk (der also größer war als Berlin, da die Droschken die umliegenden Ortschaften mit befahren mußten) verdoppelt, außerdem hatte sich die Zahl der Bevölkerung um etwa 300000 erhöht.

Die Berechnung der Tourfahrten bei den früheren Tarifen geschah durch eine Art Pauschale, und zwar bekam der Unternehmer bei einer Tourfahrt innerhalb des engeren Polizeibezirks einen bestimmten Satz, gleichviel ob die Fahrt kurz oder lang war. Nur die Anzahl der beförderten Personen erhöhte eventuell die Taxe.

Dieses summarische Verfahren, das bei dem Anwachsen des Gebietsumfangs nicht mehr angebracht war, wurde nun insofern geändert, als man für eine bestimmte Wegstrecke (2400 m), bei den Zeitfahrten für eine bestimmte Zeiteinheit ($^1/_4$ Std.), eine feste Gebühr und für jede weitere angefangene Wegstrecke bezw. Zeiteinheit Zuschläge erhob.

Gleichzeitig wurde ein amtlicher Wegemesser eingeführt, den jeder Kutscher mit sich führen mußte. Es sei hierauf genauer eingegangen, weil er die einzige Handhabe darstellt, die tatsächliche Geschwindigkeit dieser Pferdedroschken festzustellen, was bei ihrem Konkurrenzkampf mit den Autodroschken von Bedeutung sein wird. Der Wegemesser war ein Stadtplan, indem die einzelnen Straßenzüge in farbigen Linien dargestellt waren und zwar so, daß entsprechend einer Länge von 160 m die Farbe wechselt. Man war auf diese Metereinteilung gekommen, weil die Erfahrung gezeigt hatte, daß ein im Trab befindliches Pferd durchschnittlich zur Zurücklegung einer Strecke von 160 m eine Minute gebrauchte[2]).

---

1) Vgl. oben S. 14.

2) Somit wurden für das Kilometer = 6,25 Minuten gebraucht, das heißt die Hälfte der Fußgängerzeit (12 Minuten Durchschnitt). Stundengeschwindig-

Auf dieser Grundlage wurden nunmehr auch die Zeitfahrten berechnet. In einer Viertelstunde mußte ein Pferd 15 Farbabschnitte durchlaufen; dies machte $15 \times 160 = 2400$ m, und so war der Fahrpreis für die angefangenen 2400 m bezw. für die angefangene Viertelstunde derselbe.

Die Tarife dieser Droschken, die in der Droschkenordnung vom 20. Januar 1873 noch in Silbergroschen berechnet waren, wurden in einer Bekanntmachung vom 14. Mai 1880, in der noch einige andere Paragraphen geändert wurden, in Mark festgelegt.

Außerdem fielen auch die Tourfahrten fort. Der Wegemesser wurde nur noch in Streitfällen in Anwendung gebracht, und zwar galt eine Minute = 160 m. Der Tarif soll im folgenden wiedergegeben werden[1]).

Tagesfahrten innerhalb des Polizeibezirks von Berlin, in der auf dem Wegemesser ersichtlich gemachten Umgrenzung.

Für eine Dauer der Benutzung	Droschke I. Kl. für Personen		Droschke II. Kl. für Personen	
	1 oder 2	3 oder 4	1 oder 2	3 oder 4
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
bis zu 15 Minuten einschließlich . .	1.—	1.50	0.60	1.—
für den zweiten, wenn auch nur angefangenen Zeitraum von 15 Minuten ein Zuschlag von	0.50	0.50	0.40	0.50
für jede ferneren angefangenen 15 Minuten ein Zuschlag von . . .	0.50	0.50	0.50	0.50
mithin die erste volle Stunde . . .	2.50	3.—	2.—	2.50
und jede folgende volle Stunde . .	2.—	2.—	2.—	2.—

Für Fahrten außerhalb des Polizeibezirks und für Fahrten während der Nacht[2]) mußte die Fahrzeit (nicht auch eine etwaige Wartezeit)[3]) doppelt in Ansatz gebracht werden.

Das Droschkenreglement vom 20. Januar 1873 war bis zum Jahre 1905 in Kraft. Es war dies — abgesehen von kleinen Abänderungen — das erste und letzte Mal, daß ein Droschkenreglement über 32 Jahre in Geltung blieb. Als neue gesetzliche Basis für diese Droschkenordnung kamen zu dem vorerwähnten die §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 hinzu.

---

keit 9,6 km. Für das Auto ist, sofern nicht besondere Zeiten vorgeschrieben, siebenfache Fußgängergeschwindigkeit im Stadtverkehr durchschnittlich anzusetzen (30—35 km).

1) Aus „Berliner Intelligenzblatt“ 22. Mai 1880 Nr. 117.

2) In der Zeit vom 1. April bis 30. September zwischen 11 und 7 Uhr morgens; in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März von 11 bis 8 Uhr morgens.

3) Die Wartezeit wurde pro Stunde mit 3.— Mk. berechnet.

Es wird in dieser Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 zum ersten Mal auf die Kraftdroschken Bezug genommen. III C § 19 lautet[1]):

> Wenn Kraftfahrzeuge im öffentlichen Droschkenfuhrbetriebe verwendet werden, so finden auf sie, namentlich auch auf ihre Beschaffenheit und Ausrüstung, außer den Bestimmungen dieser Verordnung noch die für den Verkehr und Betrieb von Kraftfahrzeugen erlassenen allgemeinen Vorschriften Anwendung.

5. Die Droschkenordnung vom 16. 2. 1905 als Grundlage für die Nachfolgerinnen (1913, 1923, 1927).

In der neuen Droschkenordnung von 1905, die die Grundlage für die weiter noch erlassenen bildet, finden sich schon im ersten Paragraphen Veränderungen gegen die früheren Reglements.

Zum ersten Mal wird hier neben der früher schon geforderten allgemeinen Konzession die Erlaubnis zum Droschkenfuhrbetriebe von einer für den Gewerbebetrieb erforderlichen Zuverlässigkeit abhängig gemacht.

Nach Erteilung dieses Erlaubnisscheines muß der Unternehmer binnen drei Monaten von ihm Gebrauch machen (§ 1, III). Er bekommt dann für jede einzelne Droschke einen besonderen Erlaubnisschein, der dann die für die einzelne Droschke zugeteilte Nummer enthält (vgl. § 2, I) und „Droschkenschein" genannt wird. Er muß noch, bevor er die Erlaubnis für die Einstellung der Droschken erhält, einen Nachweis bringen, daß er seinen Bestand an Wagen in einem zum Landespolizeibezirk gehörigen Orte untergebracht hat (§ 2, III). Das war für eine eventuelle Vollstreckungshandlung, z. B. Entstempelung von Wagen, wegen der Zuständigkeit der Berliner Polizei von Wichtigkeit.

§ 4 der Ordnung bestimmte, daß außer dem Berliner Polizeipräsidium noch das Charlottenburger, Schöneberger und Rixdorfer Polizeipräsidium entsprechende Scheine ausgeben können.

Es wurden also alle Vorschriften einmal vom Polizeibezirk Berlin und dann mit dem gleichen Wortlaut von den anderen Polizeidirektionen (Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf) erlassen, sodaß auf dem Wege der Uebereinstimmung der selbständigen Bezirksverwaltungen eine einheitliche Regelung erzielt wurde.

Vordem herrschte ein unerträgliches Verhältnis. Droschken[2]), die von der Berliner Polizei genehmigt waren, durften zwar in Charlottenburg, bezw. Schöneberg oder Rixdorf an den Droschken-

---

1) Aus Sammlung der Polizeiverordnungen und polizeilichen Bekanntmachungen für Berlin V. Ausgabe 1910, Bd. I, S. 451.

2) Vgl. zu folgendem: Berliner Lokalanzeiger 15. Juli 1902.

plätzen stehen und Fuhren aufnehmen, also hin und zurück; umgekehrt konnten wohl Droschken, die von der Charlottenburger bezw. Schöneberger und Rixdorfer Polizei konzessioniert waren, nach Berlin Fuhren annehmen, aber dort (in Berlin) keinen Fahrgast aufnehmen, sodaß also die vom Berliner Polizeipräsidium zugelassenen Droschken eine Vorzugsstellung genossen. Dies war wohl daraus zu erklären, daß Berlin die Nummernsperre bis 1. Oktober 1904 hatte (vgl. S. 17 und 28), die sonst auf diesem Wege (Zulassung in einem Berliner Vorort) durchbrochen worden wäre.

Das nach obigem nur scheinbare Selbstbestimmungsrecht der einzelnen Polizeiverwaltungen wurde mit dem Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin vom 27. April 1920 (GS. S. 123) endgültig beiseite geschoben. Von da ab regelte der Polizeipräsident von Berlin das Droschkenwesen für Groß-Berlin ausschließlich.

Im übrigen unterscheidet sich die neue Ordnung von 1905 durch eine größere Ausführlichkeit und eine Reihe von bis ins kleinste gehenden Bestimmungen von ihren Vorgängerinnen. So sind die Ausmaße der Wagen, die Beschaffenheit genau vorgeschrieben, ebenfalls der Anzug des Kutschers und anderes mehr. Die Kutscher durften z. B. eine Pelerine über ihren Mantel nur zu bestimmten Zeiten ziehen [1]) (vgl. § 23).

Als Neuerung wäre noch die Einführung der Droschkenschlitten (vgl. § 15) zu erwähnen, die es dem Unternehmer erlaubte, bei Schlittenbahnen statt der Wagen Schlitten in Betrieb zu setzen. Auf sie fanden die Vorschriften der Droschken sinngemäße Anwendung.

Die Fahrpreise waren verändert (vgl. Tabelle S. 79). Sie waren bei den Pferdedroschken geteilt in Droschken I. Kl. und II. Kl. mit und ohne Fahrpreisanzeiger.

Die Benzinkraftdroschken fuhren zu demselben Tarif wie die Droschken I. Kl., die elektrischen Kraftdroschken gleichfalls, mit dem Unterschied, daß die Grundtaxe für die elektrischen Droschken statt 50 Pf. 80 Pf. betrug.

Wesentliche Veränderungen wurden auch in den Droschkenordnungen von 1913 und 1923 nicht gegeben, nur nahm man von der allzusehr ins Einzelne gehenden Regelung wieder Abstand. Man war bestrebt, die bleibenden Bestimmungen innerhalb der Ordnung von den nur für kürzere Zeit bestimmten zu sondern und wählte für die letzteren die Form der einfachen Bekanntmachungen.

So besteht die letzte Droschkenordnung von 1927 nur noch aus 17 Paragraphen (gegen 113 von 1905).

---

1) Der Berliner Volkswitz sang: „Den Fahrpreis kannst nur selten lesen Du — Die Pelerine deckt ihn zu".

Bemerkenswert ist vielleicht noch die Tatsache, daß die Zulassung neuer Droschken von der Zulassung neuer Droschkenunternehmer getrennt wird, was einer Begünstigung des Großbetriebes nahekommt.

Der betr. Paragraph lautet[1]):

I. § 1. 3) die Erlaubnis kann versagt werden, wenn ein Bedürfnis zur Zulassung neuer Kraftdroschkenunternehmer nicht besteht[2]).

Die Genehmigung zur Einstellung von Pferdedroschken wird nicht mehr erteilt oder nur in Ausnahme-Fällen. Dies wird ausdrücklich ausgesprochen.

Die Zulassung juristischer Personen zum Droschkenbetrieb macht es erforderlich, daß diese juristischen Personen der Polizei gegenüber einen persönlich haftenden Stellvertreter zu benennen hatten. Das gleiche galt auch von Unternehmern, die ihren Wohnsitz außerhalb Berlins hatten.

Die Rücksichtnahme, die von der Polizei geübt wurde, wird auch auf die Schaffung eines wirtschaftlich gesunden Unternehmerstandes ausgedehnt.

So bestimmt § 4, 2, daß[3])

die Erlaubnis zur Inbetriebnahme einer Droschke nur erteilt werden darf, wenn der Kraftdroschkenunternehmer sich in unmittelbarem Besitz der Kraftdroschke befindet und nachweist, daß er einen angemessenen Teil des Erwerbspreises bar bezahlt hat[4]).

Andererseits nahm die Polizei auch von sich aus die Interessen der Fahrgäste wahr, dadurch, daß sie Versicherungszwang[5]) für die Kraftdroschkenunternehmer einführte.

---

1) Aus Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 sowie Bekanntmachung vom 22. Juni 1927. Herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins.

2) Zu der 1905 geforderten Zuverlässigkeit der Unternehmer kommt also noch die Prüfung der Frage hinzu, ob neue Unternehmer zugelassen werden sollen, bzw. nur der Wagenpark der bereits zugelassenen erhöht werden soll.

3) Aus Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 sowie Bekanntmachung vom 22. Juni 1927. Herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins.

4) Laut Verordnung des Polizeipräsidenten vom 12. Mai 1927 muß wenigstens $^1/_3$ des Erwerbspreises aus eigenen Mitteln ohne Uebernahme von Bank- oder ähnlichen Schulden bestehen (vgl. hierzu Brief des Polizeipräsidenten an das Kraft-Verkehrsamt vom 12. Mai 1927. Aus Akten des Reichsverbandes der Automobilindustrie.

5) Nach dem Gesetz vom 3. Mai 1909 wird eine Haftung des Kraftfahrzeughalters festgesetzt und zwar ohne Verschulden. Die Grundzüge des Gesetzes liegen im folgenden:

Neben dem Halter des Kraftfahrzeuges ist der Führer des Kraftfahrzeuges haftpflichtig, der sich jedoch durch Nachweis mangelnden Verschuldens

§ 4, 2 c bestimmte, daß die Erlaubnis zur Inbetriebnahme einer Droschke nur erteilt werden sollte, wenn

C) der Kraftdroschkenunternehmer für den Betrieb der Kraftdroschke versichert ist:

aa) gegen Haftpflicht für Schadenersatz aus den §§ 7 ff. des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen,

bb) zugunsten der Fahrgäste gegen Haftpflicht für Schadenersatz aus dem Beförderungsvertrage und unerlaubter Handlung.

Als Bekanntmachungen wurden auch die jeweiligen Sperren oder teilweisen bezw. völligen Zulassungen neuer Wagen veröffentlicht, die im ersten Teil der vorliegenden Ausführungen besprochen wurden. Sie sind für die wirtschaftliche Lage des Droschkengewerbes von großer Wichtigkeit.

Wie sehr das Gewerbe durch Ueberfüllung bei plötzlicher völliger Freigabe der Nummernsperre geschädigt werden kann, trat bereits, wie weiter oben ausgeführt, in den Jahren 1862/69, 1904/09, 1925/28 hervor.

Vor Aufhebung der Nummernsperre florierte und mußte auch immer das Gewerbe florieren, da ja das Angebot von Wagen beschränkt war. Bei plötzlich völlig neuer Freigabe war daher das Einstellen neuer Wagen durchaus verständlich. Außerdem drängten sich auch Spekulanten in das Gewerbe hinein. (Hier half dann die sogenannte Unternehmersperre seit dem 26. Jan. 1927, vgl. S. 36).

So konnte in kurzer Zeit das eben noch florierende Gewerbe unrentabel werden, was dann wieder zur Nummernsperre seitens der Polizei führte.

6. Würdigung des behördlichen Einflusses.

Nummernfreigabe und Nummernsperre bezw. Unternehmerzulassung und Unternehmersperre sind neben der Tarifregulierung die wichtigsten Maßnahmen, durch die die Polizei das Gewerbe in den Händen behält [1]).

So ist es möglich, bei Nummernsperre dem Gewerbe relativ guten Verdienst zu ermöglichen, wie es z. B. für das Jahr 1924

---

frei machen kann. Voraussetzung der Haftung ist die Tötung oder Verletzung des Körpers, der Gesundheit eines Menschen oder die Beschädigung einer Sache beim Betriebe eines Kraftfahrzeuges. Neben dieser Sonderhaftung aus dem Gesetz vom 3. Mai 1909 besteht die allgemeine Deliktshaftung aus § 823 BGB. natürlich weiter. § 823 setzt freilich Verschulden voraus; die Haftung des Kraftfahrzeughalters ist also eine verschärfte, da er auch ohne Verschulden haftet.

1) Es wird hierbei von den polizeilichen Bestimmungen, die das rein Technische betreffen (z. B. Wagengewicht, Pferdestärke usw.), abgesehen. Allerdings kann auf diese Weise auch die Einführung neuer Typen (z. B kleinerer Wagen) erzwungen werden, aber letzten Endes auch wieder nur über die Gewährung von Nummern für diese —, also das Konzessionswesen

zutraf, wo man das durch Inflation geschädigte Gewerbe sich erholen lassen wollte.

Andererseits war es von 1925 ab (durch Freigabe der Nummern für Kleinkraftwagen und niedrigere Tarife für diese) möglich, jene Gesamtumgestaltung des Fuhrparkes durchzuführen, die als Ergebnis die Verwendung kleinerer und wirtschaftlicherer Wagen hatte und zum Einheitstarif 1928 führte.

Die Aufgabe, die hieraus der Verkehrsbehörde erwächst, ist keine durchaus einfache. Als herrschender Gesichtspunkt für ihre Maßnahmen muß die Verkehrssicherheit bezeichnet werden. Diese Verkehrssicherheit wäre auch durch eine Reihe normativer Bestimmungen zu erreichen (ohne Konzessionszwang), wobei die Bildung des Fahrpreises der freien Konkurrenz bezw. den Unternehmervereinbarungen überlassen bliebe [1]).

Bei einer Monopolisierung des Gewerbes sind sowohl die Interessen der Konsumenten (Fahrgäste) als auch der Unternehmer in gleicher Weise zu beachten.

Es kann z. B. bei Nummernsperre und somit künstlicher Knapphaltung des Angebots dem Fahrgast kein finanzielles Opfer zugunsten des Unternehmers zugemutet werden, zumal bei Knappheit die Zahl der Leerkilometer gering sein dürfte, was ja eine Verbilligung des Tarifes ermöglicht.

Andererseits muß wieder im Interesse der Verkehrssicherheit der Unternehmer so gestellt werden, daß er für die notwendige Instandhaltung seines Wagens sorgen kann und daß ihn der allzu niedrige Tarif nicht zu allzu schnellem und wildem Fahren verleitet, um möglichst viel Fahrten zu machen. Werden nun zu viel Wagen zugelassen, so ergibt sich wieder ein zu geringer Verdienst des einzelnen Wagens, was evtl. eine Tariferhöhung erforderlich macht, die bei richtiger Bemessung der Zulassung hätte vermieden werden können.

Andererseits ist zu erwägen, daß ein niedriger Tarif einen Konsumanreiz bildet. Alle diese Umstände machen die Entscheidung schwierig. Sie ist nur von Fall zu Fall unter Berücksichtigung aller Momente richtig zu treffen.

An eine Aufgabe der behördlichen Regulierung wird ernsthaft kaum gedacht, und sie wäre wohl auch kaum zu wünschen, da das behördlich regulierte Taxwesen für den Konsumenten durch den Schutz vor Uebervorteilung auch große Vorteile bietet. Es wird im Einzelfall Sache der Interessenten und Verbände sein, ihren

---

1) Freilich spricht hiergegen der Charakter der Droschke als öffentliches Verkehrsmittel; auch wäre zu befürchten, daß die Unternehmervereinbarungen ihrerseits monopolistischen Charakter annähmen, wodurch gleichfalls wieder staatliche Eingriffe notwendig werden könnten.

Standpunkt vor der Behörde zu vertreten, wie es andererseits ein Recht der öffentlichen Kritik bleiben muß, die Interessen der Konsumenten zu wahren.

Weitere Gesichtspunkte für die Würdigung des behördlichen Eingreifens werden sich noch aus dem Folgenden ergeben.

II. Ursachen der Motorisierung des Droschkengewerbes.

Das Hauptproblem, das die vorliegende Untersuchung hat hervortreten lassen, liegt wohl in der Frage nach der Causalität der elementaren Umwälzungen im Droschkengewerbe [1]). Aus dem Wesen der privaten Unternehmerstellung folgt, oder es läßt sich wenigstens zunächst vermuten, daß der Kraftdroschkenbetrieb rentabler gewesen sein muß als der Pferdedroschkenbetrieb; sonst wäre es privatwirtschaftlich unsinnig gewesen, zu dem Kraftdroschkenbetrieb überzugehen.

Eine zweite Erklärungsmöglichkeit läge immerhin darin, daß die Aenderung des Verkehrstempos und die daraus resultierende Schnelligkeit die Pferdedroschke als ein überaltertes Verkehrsvehikel unmöglich gemacht hätten.

Der Fall könnte drittens so liegen, daß die öffentliche Hand durch die Regelung des Tarifwesens, Nummernfreigabe und Nummernsperre, Unternehmerzulassung und -abweisung den entscheidenden Einfluß in der Umgestaltung ausübte.

Die Tatsache, daß der mit „Motorisierung" bezeichnete Fragenkomplex eine Welt-Erscheinung [2]) darstellt, legt die Vermutung nahe, daß die eigentlichen Ursachen auf wirtschaftlichem bzw. technischem Gebiete liegen. Die Technik revolutioniert die Wirtschaft. Dieser Satz findet auch hier eine gewisse Bestätigung. Der Einfluß der rechtlichen Regelung mag das Tempo einer Entwicklung beschleunigen oder verlangsamen, die Voraussetzungen tatsächlicher Natur für diese Entwicklung werden von der Wirtschaft bzw. der Technik geliefert.

Neuere Untersuchungen, wie die von Gottl-Ottlilienfeld [3]) wollen die Geltung obigen Satzes dahin einschränken, daß die

---

1) Man vergleiche die graphische Darstellung dieser Umwälzung S. 43.

2) Vgl. hierzu die Ausführungen des Generaldirektors der deutschen Reichsbahngesellschaft Dr. Dorpmüller (Vossische Zeitung 31. Januar 1929 Nr. 52) über die Konkurrenz, die das Auto bereits der Eisenbahn macht:

„Wir schätzen die infolge Wettbewerbes des Kraftwagens verlorenen Verkehrseinnahmen bereits auf etwa 250 Millionen im Jahre und fürchten, daß sie in einigen Jahren 500 Millionen betragen werden. Die letzte Tariferhöhung wäre nicht notwendig gewesen, wenn wir die Einnahme von 250 Millionen Mark behalten hätten".

3) Vgl Wirtschaft und Technik (Grundriß der Sozialökonomik) II. Abtl. S. 204 ff.

Technik die Wirtschaft nur insoweit revolutionieren kann, als die wirtschaftlichen Voraussetzungen für diese Revolutionierung vorhanden sind. Dagegen bleiben technische Erfindungen, die auf einen wirtschaftlich nicht vorbereiteten Boden fallen, zunächst bedeutungslos.

Wendet man diese Gedankengänge auf das vorliegende Problem der Motorisierung an, so konnte das Auto als allgemeines Verkehrsmittel erst von dem Augenblick an in Betracht kommen, in dem es — von der notwendigen Betriebssicherheit abgesehen — so billig hergestellt werden konnte, daß es allgemeines Beförderungsmittel im Droschkengewerbe werden konnte. Eventuell mußte eine verbleibende höhere Preislage durch andere Vorteile, die das Auto bot, ausgeglichen werden.

Die amtlichen Rentabilitätsberechnungen, die zwecks Feststellung der Tarife gemacht zu werden pflegen, geben uns eine Möglichkeit, in das Innere dieses Mechanismus Einblick zu gewinnen. Es ergeben sich aus ihnen z. T. mit Sicherheit die Gründe, die den Uebergang zum Autodroschkenbetrieb wenigstens vom privatwirtschaftlichen Standpunkt des Unternehmers rechtfertigen.

Die erste Gegenüberstellung eines Auto- und Pferdedroschkentarifs stammt aus dem Jahre 1906 (14. Okt. 1906). Es handelt sich um eine gutachtliche Aeußerung des damaligen Oberbauamts [1]), die gelegentlich einer geforderten Tariferhöhung die Kosten für beide Betriebsarten einander gegenüberstellte.

I. Pferdedroschken.

Bruttoeinnahme bei nur Tagesbetrieb	11.50	Mk.
Lohn des Fahrers Mk. 1.50 plus 25%	4.37	„
Bleiben für Fuhrherrn	7.13	Mk.
Bei 330 Arbeitstagen im Jahre also ca.	2350.—	Mk.
Hiervon gehen ab:		
Abschreibung	320.—	Mk.
Betriebskosten (Futter pp.)	882.—	„
Reparaturkosten	230.—	„
Sonstige Unkosten	688.—	„
pro Jahr	2120.—	Mk.

Demnach Reingewinn 230.— Mk. pro Jahr, d. h. ca. 0.70 Mk. pro Tag.

II. Spiritus-Kraftdroschken.

Bei einem Unternehmen von 24 Droschken ergab sich:

Bruttoeinnahmen für Tag und Nacht	51.—	Mk.
hiervon erhalten die 2 Fahrer 2 × 1.50 plus 25%	15.75	„
Bleiben für den Fuhrherrn pro Auto	35.25	Mk.
Bei 300 Arbeitstagen also jährlich	10575.—	Mk.

1) Aus den Akten des Verkehrsamtes Berlin, aufgestellt von: Stadtelektriker Dr. Kallmann.

	Uebertrag:	10575.— Mk.
Davon gehen ab:		
Reparaturkosten pro Jahr	1250.—	Mk.
Spiritus mit Benzol mindestens 6 Pfg. pro km, also bei einer Jahresleistung von 50000 km (155 km pro Tag und Nacht)	3000.—	„
Gummi 4 Pf. pro km mindestens	2000.—	„
Oel usw. 1 Pf. pro km	500.—	„
	6750.—	Mk.
ferner allgemeine Unkosten:		
Amortisation 25% der Anschaffungskosten von 10000 Mk.	2500.—	Mk.
Berufsgenossenschaft, Invalidengeld, Haftpflichtversicherungen, Krankenkasse, Versicherung gegen Beschädigung, allgem. Verwaltungskosten, Miete, Gewerbesteuer, kleinere Lackierungsarbeiten, Feuerversicherungen	1642.—	„
	10892.—	Mk.
Die Ausgaben mit	10892.—	Mk.
übersteigen die Einnahmen mit	10575.—	„
	um 317.—	Mk.

also ein Verlust von 1.— Mk. pro Tag. Verzinsung überhaupt nicht.

Die damaligen Tarife vom 16. Februar 1905 (vgl. Tabelle S. 79 u. 83) waren bei einer Fahrt von 3 km (Durchschnittsfahrt) für eine Person am Tage vor der Tariferhöhung:

für Pferdedroschken . . . . . Mk. 1.10
für Kraftdroschken . . . . . Mk. 1.10.

Nach der auf Grund des erwähnten Gutachtens vorgenommenen Tariferhöhung (24. Nov. 1906):

für Pferdedroschken . . . . . Mk. 1.30
für Kraftdroschken . . . . . Mk. 1.50.

Obwohl die Kraftdroschken teurer fuhren als die Pferdedroschken, entwickelten sie sich viel stärker (vgl. Tabelle S. 42 u. 43. In der Zeit vom 1. Jan. 1907 bis zum 1. Jan. 1914 fiel die Zahl der Pferdedroschken von 8315 auf 3072 und die Zahl der Kraftdroschken stieg von 755 auf 2683.

Es müssen also ausgleichende Elemente vorhanden sein, die den Fahrgast den geringen Preisaufschlag als unbeachtlich empfinden ließen. Die größere Schnelligkeit ist zweifellos das ausschlaggebende Moment; denn man stelle sich im einzelnen die Anlässe zur Droschkenbenutzung vor; es sind dies etwa:

Geschäftsfahrten (Zeit ist Geld),
Fahrten zum Bahnhof (Zeit bestimmt durch die Abfahrt der Züge),
Besuche zu bestimmten Tageszeiten (Theaterbesuche usw.),

um die Vorteile des schnelleren Fahrzeuges zu ermessen[1]).

1) Auf das Moment der Schnelligkeit wird noch zurückzukommen sein (vgl. S. 66).

Eine zweite Gegenüberstellung von Pferde- und Kraftdroschken für das Jahr 1914, die erst nachträglich zur Errechnung von Friedenswerten vom Verkehrsamt der Stadt Berlin im Jahre 1924 geschaffen wurde, ermöglicht es, die Kosten pro km zu betrachten.

Ausgaben (Benzindroschken) für 1 km[1]).

	1914	Sept. 1924
Betriebsstoff (18 l pro 100 km)	3.10 Pf.	5.03 Pf.
Gummi (10000 km Leistung)	7.— „	4.50 „
Schmieröl, Fette, Putzmittel	0.37 „	0.60 „
Beleuchtung	0.155 „	0.25 „
Unterhaltung	4.— „	6.88 „
Verzinsung und Abschreibung	6.— „	10.31 „
Garagenmiete	1.20 „	4.— „
Verschiedene Unkosten	0.70 „	3.— „
Versicherung: Haftpflicht, Kasko	1.70 „	2.56 „
Fahrerlohn	6.50 „	10.75 „
Reichskraftwagensteuer[2])	—	1.17 „
	30.73 Pf.	49.05 Pf.
10% Verwaltungskosten	3.07 „	4.91 „
Gesamtausgaben für 1 km	33.80 Pf.	53.96 Pf.

Ausgaben (Pferdedroschken) für 1 km.

	1914	Sept. 1924
Unterhaltung für 2 Pferde	8.90 Pf.	15.67 Pf.
Unterhaltung des Wagens, der Geschirre usw.	4.63 „	8.33 „
Verzinsung und Abschreibung	7.18 „	7.03 „
Stallmiete	2.50 „	2.23 „
Verschiedene Unkosten	1.85 „	2.— „
Lohn für Kutscher und Stallmann	11.— „	13.20 „
	36.06 Pf.	48.46 Pf.
10% Verwaltungskosten	3.61 „	4.84 „
Gesamtausgaben für 1 km	39.67 Pf.	53.30 Pf.

Einnahmen für 1 km[3]).

	Benzinauto		Pferdedroschke	
	1914	Sept. 1924	1914	Sept. 1924
Roheinnahmen	48.87 Pf.	84.40 Pf.	46.10 Pf.	66.67 Pf.
2% Umsatzsteuer und 25% bzw. 20% Leerkilometer[4])	12.95 „	22.79 „	9.96 „	18.— „
Reineinnahme	35.92 Pf.	61.61 Pf.	36.14 Pf.	48.67 Pf.

1) Aus Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.

2) Besteht seit 8. April 1922 für Kraftdroschken, durch das Gesetz über Aenderungen im Finanzwesen (Kraftfahrzeugsteuergesetz) Reichsgesetzbl. 1922, Teil I S. 396.

3) Die Höhe der Einnahmen hängt von den behördlich festgesetzten Taxen ab.

4) Bei den Benzindroschken ist die Leerkilometerquote mit 25% angenommen, bei den Pferdedroschken mit 20%.

Zusammenstellung.

	Benzindroschke		Pferdedroschke	
	1914	Sept. 1924	1914	Sept. 1924
Reineinnahme	35.92 Pf.	61.61 Pf.	36.14 Pf.	48.67 Pf.
Ausgaben	33.80 „	53.96 „	39.67 „	53.30 „
Ueberschuss	2.12 Pf.	7.65 Pf.		
Fehlbetrag			3.53 Pf.	4.63 Pf.

Es ergibt sich somit, daß nach dieser Aufstellung bereits im Jahre 1914 die Gesamtausgaben

für 1 km bei der Kraftdroschke . . 33.80 Pf.
dagegen bei der Pferdedroschke . . 39.67 Pf.

betragen. Daraus folgt die Ueberlegenheit der Kraftdroschke. Zu der größeren Schnelligkeit tritt die höhere Wirtschaftlichkeit hinzu. Im September 1924 haben sich freilich infolge des Schwankens mancher Preise nach dieser Tabelle die Kosten für Kraft- und Pferdedroschken pro km annähernd gleichgestellt (53.96 Pf. Kraftdroschke, 53.30 Pf. Pferdedroschke). Es waren damals 2642 Kraftdroschken gegenüber 1860 Pferdedroschken im Betrieb (vgl. Tabelle S. 43).

Das Auto hatte also schon das Uebergewicht. Vergleicht man die Einnahmeseite, so ergibt sich für die Benzindroschke z. B. im September 1924 ein Ueberschuß von 7.65 Pf. pro km; ein außerordentlich günstiges Ergebnis, während die Pferdedroschke 1924 einen Fehlbetrag von 4.63 Pf. aufwies. Selbstverständlich mußte im allgemeinen solcher Fehlbetrag — und das ist ja der Zweck solcher Rentabilitätsberechnungen — durch eine nachfolgende Tariferhöhung wettgemacht werden. Hier bietet sich für behördliche Eingriffe eine Möglichkeit der Begünstigung, dadurch, daß ein mehr oder minder großes Entgegenkommen geübt wird. Der Ueberschuß von 7.65 Pf. im Sept. 1924 für Kraftdroschken erklärt sich ja, da die materiellen Ausgaben ziemlich gleich standen, nur durch einen höheren Tarif (vgl. Tabelle S. 79 Tarif vom 17. 11. 23), demzufolge eine Tagesfahrt für 1—2 Personen

bei 3 km für Pferdedroschken . . Mk. 2.—
für Kraftdroschken . . . Mk. 2.50
bei 10 km für Pferdedroschken . . Mk. 5.50
für Kraftdroschken . . . Mk. 7.10

kostete. Nun wäre es ja möglich gewesen, durch eine Erhöhung des Satzes für Pferdedroschken diese besser zu stellen. Aber abgesehen davon beweist doch die Tatsache, daß selbst solche Tarifunterschiede wie die genannten von der Benutzung der Kraftdroschken nicht abschreckten, daß die Kraftdroschke seitens des Publikums unbedingt bevorzugt wurde, daß somit die Nachfrage nach Kraftdroschken die stärkere war. Ohne Nachfrage oder bei

schwacher Nachfrage muß aber auch ein günstiges und günstigeres Angebot zwecklos bleiben.

Der Polizeipräsident erhöhte in diesem Fall den Tarif für Pferdedroschken nicht, sei es, daß er die Aufstellung nicht in allen Punkten stichhaltig fand, sei es, daß an eine prinzipielle Erhaltung des überholten Pferdedroschkenwesens nicht mehr gedacht wurde. Im übrigen legte man damals 50 km als Tagesleistung für eine Pferdedroschke zugrunde und das kann wohl als ein Höchstbetrag angesprochen werden. So liegt für den Pferdedroschkenbesitzer nach dieser Aufstellung[1]) immer noch eine Existenzmöglichkeit darin, daß auf der Ausgabenseite als Lohn für Kutscher und Stallmann Mk. 13.20 angesetzt sind. Dieser Betrag hätte sich in diesem Falle (Fehlbetrag pro km 4.63 Pf.) um 50×4.63 Pf. = 231.50 Pf., also um Mk. 2.32 pro Tag vermindert, so daß ein Existenzminimum von Mk. 13.20 — 2.92 = 10.88 Mk. für den Pferdedroschkenbesitzer blieb, sofern er als Einzelbesitzer obige Arbeiten selbst verrichtete. Auch in der Folgezeit wurden die Pferdedroschkentarife nicht mehr erhöht, sondern herabgesetzt.

Vergleicht man an der Hand dieser Ergebnisse die weiter oben S. 58 erwähnten drei Erklärungsmöglichkeiten, so lassen sich die bisherigen Resultate folgendermaßen zusammenfassen:

1. Das Kraftdroschkenkilometer wurde im Laufe der Zeit billiger als das Pferdedroschkenkilometer. Zwar lag um das Jahr 1924 eine leichte Spannung vor (53.96 Pf. für Kraftdroschken gegen 53.30 Pf. für Pferdedroschken). Daß es sich aber hierbei nur um eine momentane Spannung handelt, beweist eine später im Jahre 1928 (vgl. S. 65) aufgestellte Tabelle, derzufolge die Kosten für das Kraftdroschkenkilometer auf 33.42 Pf. sinken.

   Es ist also bei gleichen Tarifen theoretisch gesehen für den Unternehmer ein privatwirtschaftlicher Vorteil, zum Kraftdroschkenbetrieb überzugehen.
2. Die Tarife für die Kraftdroschken waren sogar im Durchschnitt höher (vgl. Tabelle S. 79 und graphische Darstellung S. 83). Die niedrigeren Pferdedroschkentarife hätten somit für den Konsumenten einen Anreiz bieten müssen.

   Trotzdem nahmen die Autodroschken unaufhaltsam zu. Ein Beweis für die Bevorzugung seitens des Publikums, letzten Endes auf Grund höherer Geschwindigkeit!
3. An und für sich lag in dem erwähnten niedrigen Tarif für Pferdedroschken ein Schutzmittel. Soweit die Pferdedroschken noch lebensfähig waren, konnten sie angesichts der allgemeinen Ueberlegenheit der Kraftdroschke nur so erhalten werden.

---

1) Die weitere Existenz von Pferdedroschken bei 4.63 Pf. Fehlbetrag pro km müßte sonst unmöglich erscheinen.

Trotzdem sank dauernd der Bestand (von 8114 im Jahre 1900 auf 281 im Jahre 1928; während die Kraftdroschken in gleicher Zeit von 1 im Jahre 1900 auf 9115 im Jahre 1928 steigen).

Es ist somit nur die unausbleibliche Konsequenz aus einer unaufhaltsamen Entwicklung, wenn die Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 in ihrem § 13 bestimmt[1]):

Eine Erlaubnis zum Pferdedroschkenbetrieb wird nicht mehr erteilt.

Die von 1925 ab einsetzenden Kämpfe werden daher nicht mehr eigentlich zwischen Pferde- und Kraftdroschken, sondern zwischen den verschiedenen Typen der Kraftdroschken geführt. Die Pferdedroschke scheidet als ernsthafter Konkurrent aus. Die diesbezüglichen Kämpfe wurden im historischen Teil der Untersuchung geschildert (Nummernfreigabe für Kleinkraftdroschken am 15. April 1925, Zulassung von Motorraddroschken und Hanomag, freiwillige Tarifunterbietung usw.). Das schließliche Ergebnis war der Einheitstarif vom 8. Dez. 1928, der übrigens den verbliebenen 281 Pferdedroschken[2]) ohne weiteres aufoktroyiert wurde.

Wesentlich ist hier noch eine Betrachtung der Kosten, die dieser Festsetzung des Einheitstarifes zugrunde gelegt wurde und die ein Sinken der Kosten für Kraftdroschken auf 33,42 Pf. pro km berechnet.

Demgegenüber stand das Pferdedroschkenkilometer 1914 auf 39.67 Pf., im Jahre 1924 auf 53.30 Pf.[3]). Hier ist ein Erfolg der behördlichen Preisfestsetzung im Sinne einer Konsumentenpolitik, da das Kraftdroschkenkilometer im Jahre 1924 mit infolge der Verwendung kleinerer und wirtschaftlicherer Typen auf 33,42 Pf. gesunken war.

Die hauptsächlichsten Differenzen finden sich in dem Posten für Betriebsstoff (1924 = 5.03 Pf.; 1928 = 4.50 Pf.); für Gummi (1924 = 4.50 Pf.; 1928 = 1.35 Pf.) und als wichtigste Differenz für

Verzinsung und Abschreibung[4]) 1924 = 10.31 Pf.
gegen 1928 = 4.— Pf.

Es folge nun die Berechnungsgrundlage für den Einheitstarif 1928[5]):

---

1) Aus Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 sowie Bekanntmachung vom 22. Juni 1927. Herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins.

2) Am 1. Januar 1929 waren es nur noch 226.

3) 1928 wurde keine Berechnung für Pferdedroschken mehr aufgestellt, da sie als zwecklos betrachtet wurde.

4) Als Anschaffungspreis waren 1924 16 500.— Mk.
1928 8 000.— Mk. angesetzt.
(Nach Angaben des Verkehrsamtes der Stadt Berlin).

5) Aufgestellt von Herrn Reg.-Baurat Schuppan als Vertreter der Polizeibehörde (aus Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin).

Ausgaben einer Kraftdroschke bei 45000 km Jahresleistung.

	pro km
Abschreibung und Zinsendienst	4.— Pf.
Versicherung des Wagens: Haftpflicht	0.72 „
Kasko	1.11 „
Kraftfahrzeugsteuer	0.67 „
Verwaltungskosten	1.65 „
Garagenmiete (incl. Wasser und Licht)	1.11 „
Wagenwaschen (mit Putzzeug usw.)	1.10 „
Invalidenversicherung	0.10 „
Lohn	9.33 „
Umsatzsteuer, Gewerbeertragsteuer } $1^1/_8\%$ von der Bruttoeinnahme	0.31 „
Lohnsummensteuer, Krankenkasse, Erwerbslosenbeiträge, Berufsgenossenschaft } 7.25% vom Lohn	0.74 „
Betriebsstoff, 16.5 l Benzin auf 100 km, 1 = 0.27 Pf.	4.50 „
Oel und Fett	0.45 „
Bereifung (30000 km Leistung)	1.35 „
Instandsetzung (Reparaturen einschl. Lackierung, Akkumulatoren, Ersatzteile und sonstigem Materialverbrauch)	2.70 „
	29.84 Pf.
Unternehmergewinn (Verzinsung des Kapitals und Verdienst aus dem Geschäft)	3.58 „
	33.42 Pf.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch die von der Arbeitsgemeinschaft Berliner Droschkenverbände aufgestellte Berechnung mit 33.60 Pf. pro Kraftdroschkenkilometer.

Da sich hier die Berechnungen der Behörde und der Interessenverbände fast decken, kommt der obigen Zahl wohl ein gewisser objektiver Wert zu. An diesem Ergebnis hat einmal die Tarifpolitik der Behörden (Einführung kleinerer wirtschaftlicher Typen, Nummernfreigabe für diese) ihren Anteil, andererseits ebenso die technische Entwicklung durch Senkung der Gestehungskosten (niedrigerer Anschaffungspreis, längere Haltbarkeit der Bereifung, Verminderung des notwendigen Benzinverbrauchs, Gewichtsverminderung der Wagen, Rationalisierung und Typisierung der Herstellung).

Die Behörde gab hier den Anstoß zu einer im Ausland bereits vorhandenen Entwicklung. Man war dort bereits früher zum Bau leichterer Wagen übergegangen, die sich für den Droschkenverkehr besser eigneten. In jedem Falle beschleunigte sie das Tempo der Entwicklung.

Es kann die Erörterung über den Einfluß der größeren Schnelligkeit der Kraftdroschke nicht geschlossen werden, ohne die übrigen konkurrierenden Verkehrsmittel zum Vergleich heranzuziehen, um abschließend zum Problem der Schnelligkeit Stellung zu nehmen.

Nach Angaben des Verkehrsamtes der Stadt Berlin beträgt die Geschwindigkeit von Straßenbahn und Omnibus im Zentrum der Stadt 15 km. Die Geschwindigkeit steigt je nach Verkehr in den Außenbezirken auf 20—25 km. Wo die Straßenbahn eigenen Bahnkörper und der Omnibus freie Strecke vor sich hat, ist die erlaubte Geschwindigkeit 30 km.

Diese Zeiten sinken indes durch Anhalten für Ein- und Aussteigen, Warten an Verkehrsknotenpunkten pp. zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit pro Stunde bei der Straßenbahn auf 14.3—14.4 km, beim Omnibus 14.5 km und bei der Untergrundbahn[1]) auf 25 km.

Auch einige Zahlen über die Länge des Weges, die mittels einfachen 20 Pf.-Fahrscheins, der zum Umsteigen berechtigt, zurückgelegt werden kann, sind hier von Interesse. So beträgt die längste Untergrundbahnstrecke (Pankow-Ruhleben) 31 km; die längste Straßenbahnstrecke (Linie 28 Tegelort-Britz) 27.2 km. Man kann also im günstigsten Fall für 20 Pf. 30 km fahren[2]). Es wurde weiter oben (S. 51) die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Pferdedroschke auf 9.6 km festgestellt. Selbst wenn man diese Zahl noch etwas heraufsetzen will, wird sie immer noch von der heutigen Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn (selbst bei Anhalten usw.), die auf 14.3—14.4 km steht, überholt.

Es bleibt der Pferdedroschke also, von Spazierfahrten abgesehen, nur die sogenannte Verbindung von „Tür zu Tür", d. h. da, wo andere öffentliche Verkehrsmittel nicht konkurrieren können. Hier ist sie freilich der Kraftdroschke unbedingt unterlegen, die zwar auch in den Hauptverkehrsstraßen nur eine Geschwindigkeit von etwa 20 km entwickeln kann, seit der Verkehrsordnung vom 22. Januar 1929 aber bis 40 km entwickeln darf, sofern hierdurch die Sicherheit von Verkehr oder Personen nicht gefährdet wird.

Aus der Gesamtheit dieser Umstände geht die unbedingte Ueberalterung der Pferdedroschke hervor, die sowohl was Schnelligkeit als was Wirtschaftlichkeit betrifft, vom Tempo der Zeit und der technischen Entwicklung überholt worden ist, so daß das Sinken des Bestandes von 8114 am 1. Januar 1900 auf 226 am 1. Januar 1929 verständlich wird. Die wahren Ursachen liegen im Bereich des Wirtschaftlichen und Technischen. Die behördliche Regulierung dieses Vorganges folgt diesen Veränderungen und greift aktiv umgestaltend eigentlich nur in den Jahren 1925—1928 zwecks Verwendung wirtschaftlicherer Wagentypen ein.

---

1) Die höchstzulässige Geschwindigkeit ist bei der Untergrundbahn 50 km. Sie wird aber nur in Ausnahmefällen erreicht und dann auch nur für einen Moment, da die Stationen zu dicht aufeinander folgen.

2) Der Durchmesser von Berlin ist ca. 35 km.

C. Anhang.

I. Gegenwärtige Organisation des Berliner Droschkengewerbes; Einführung des Autorufs.

Es ist zum Schlusse noch notwendig, gewissermaßen anhangsweise einen Blick auf die Organisation dieses immerhin bedeutend gewordenen Gewerbes und auf einige aktuelle Streitfragen zu werfen.

Verfolgen wir die Geschichte der Organisationen bis zu dem Zeitpunkt, wo die erste Kraftdroschke in den Berliner Straßen erschien, (das ist im Jahre 1900), so finden wir damals die nachfolgenden Pferdedroschkenorganisationen[1]) vor:

Fachverein Berliner Droschkenbesitzer,
Fuhrherrn-Vereinigung „Einigkeit",
Verein der Fuhrwerksbesitzer für öffentliches Fuhrwesen Neu-Weißensee,
Verein Charlottenburger Droschkenbesitzer,
Fachverein der Droschkenbesitzer zu Weißensee,
Verein Rixdorfer Droschkenbesitzer,
Verein der Droschkenbesitzer Friedrichsberg und Umgegend,
Verein Berliner Droschkenbesitzer Süd-Ost.

Am 12. Juni 1900 wurde die Personen-Lohnfuhrwerksinnung gegründet, die den Zweck einer einheitlichen Interessenvertretung gegenüber den Behörden hatte. Die meisten der oben erwähnten Vereine schlossen sich ihr an, ohne ihre Selbständigkeit aufzugeben.

Als nun die Kraftdroschken immer mehr an Bedeutung gewannen, folgten auch Zusammenschlüsse der Kraftdroschkenbesitzer. Am 25. Juni 1907 wurde der

Verein der Kraftdroschkenbesitzer „Groß-Berlin"

gegründet.

Er hatte bei der Gründung etwa 50 Mitglieder[2]). Neben seiner gewerblichen Vertretung hatte er gleichzeitig — und das

1) Aus Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.
2) Die folgenden Ausführungen sind durch Anfrage bei der Innung vereinigter Droschkenbesitzer ermöglicht.

ist das Charakteristische für einen Kraftdroschkenverein — eine Haftpflichtversicherung für seine Mitglieder.

Um die Vertretung den Behörden gegenüber, die den Hauptzweck der organisatorischen Zusammenschlüsse ausmachte, mehr zu vereinheitlichen, schloß sich der letztgenannte Verein mit der Personen-Lohnfuhrwerks-Innung, deren Mitgliederzahl durch den Rückgang der Pferdedroschken sehr verringert war, am 1. April 1926 zur

Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlin

zusammen.

Es ging aber nur die gewerbliche Vertretung des Vereins der Kraftdroschkenbesitzer mit der Personen-Lohnfuhrwerks-Innung in der Innung vereinigter Droschkenbesitzer auf; die Haftpflichtversicherung, die der Verein der Kraftdroschkenbesitzer gleichzeitig pflegte, wurde auf einen Versicherungsverein übertragen.

Die letztgenannte Innung stellt das Zentralorgan des Berliner Droschkengewerbes dar. Sie hat (Januar 1929) 2200 Mitglieder, die ungefähr insgesamt 5000 Wagen haben. Ehe auf die wirtschaftlichen Einrichtungen der Innung näher eingegangen wird, seien der Vollständigkeit halber noch die anderen Vereine erwähnt, in denen Kraftdroschkenbesitzer zusammengeschlossen sind[1]).

1. Interessenverband Berliner Auto- und Elektrodroschkenbesitzer[2]).
2. Verein der Motordroschkenbesitzer Berlin. Gegr. 1912; 300 Mitglieder, 400 Wagen.
3. Vereinigung Berliner Kraftdroschkengroßbetriebe e. V. — Gegr. Juli 1926. 12 Mitglieder. 1400 Wagen.
4. Verband der Besitzer von Kleinkraftdroschken e. V. — Gegr. August 1925. 570 Mitglieder, 2200 Wagen[3]).

Diese Vereine sind in der Hauptsache eine Gewerbevertretung für ihre Mitglieder. Sie geben daneben ihren Mitgliedern Ratschläge in arbeitsrechtlichen Streitigkeiten, Auskünfte über behördliche Bestimmungen usw. Die meisten bieten auch Wirtschaftsvergünstigungen (Vermittlung von preiswerten Haftpflicht- und Kaskoversicherungen, Materialeinkauf usw.).

Die vier oben genannten Vereine schlossen sich mit der „Innung Vereinigter Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlin“ am 1. Mai 1928 zu einer

Arbeitsgemeinschaft Berliner Kraftdroschkenverbände

zusammen, wobei aber jeder seine Selbständigkeit bewahrte.

---

1) Die näheren Angaben sind durch Anfrage bei den betreffenden Vereinen ermittelt.

2) Nähere Angaben wurden verweigert.

3) Einzelne Droschkenbesitzer gehören gleichzeitig verschiedenen Vereinen an, so daß die Gesamtzahl der hier aufgeführten Wagen nebst den Wagen der Berliner Innung das Gesamtkontingent der Berliner Kraftdroschken übersteigen muß.

Der Zweck dieser Arbeitsgemeinschaft ist die Wahrung aller gemeinschaftlichen Belange, die gemeinschaftliche Einwirkung auf Verwaltung und Gesetzgebung, um die Berufsinteressen zu fördern. Letzten Endes ist diese Arbeitsgemeinschaft die Folge und Auswirkung des oben Seite 39 ff. geschilderten Tarifwirrwarrs, der so nicht weitergehen konnte und auch in der Tat dem geforderten Einheitstarif Platz machte.

Gegen diese Arbeitsgemeinschaft steht lediglich eine zahlenmäßig völlig unbedeutende Minderheit, zu der „Interessengemeinschaft Berliner Droschkenorganisationen“ [1]) (gegr. im Herbst 1928) zusammengeschlossen, in Opposition. Diese „Interessengemeinschaft“ war gegen die Tarifvorschläge der Arbeitsgemeinschaft zum Einheitstarif, konnte sich aber nicht durchsetzen.

Im folgenden sollen hier einige Einrichtungen der „Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins“ als des Zentralorgans geschildert werden.

Wie schon erwähnt, wurde bei der Bildung der Innung die Haftpflichtversicherung des ehemaligen „Vereins der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins“ umgewandelt.

Es wurde der Versicherungs-Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins auf Gegenseitigkeit gebildet, der dem Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung untersteht.

Die Versicherung des Vereins wurde am 27. Februar 1928 nach Genehmigung des Reichsaufsichtsamtes erweitert und ist jetzt auch auf Kasko-Schäden ausgedehnt.

Der Verein hat etwa 3000 Mitglieder (Januar 1929) mit 6000 versicherten Wagen im ganzen Reich. Auf Berlin entfallen davon allein annähernd 4000 versicherte Wagen.

Die Beiträge richten sich nach der Höhe der vorgefallenen Schäden. So waren z. B. die Beiträge im Jahre 1928 bei der Haftpflichtversicherung für die beiden ersten Quartale je Mk. 60.—, für das 3. und 4. Quartal je Mk. 80.—.

Die Erhöhung der Umlage ist dadurch zu erklären, daß das Fahrermaterial in Berlin augenblicklich nicht das beste ist. Die Ausbildung der Fahrer konnte mit dem raschen Ansteigen der Wagenziffer in den letzten Jahren nicht standhalten, so daß auch keine sorgfältige Auswahl unter dem zu knappen Angebot von Fahrern getroffen werden konnte.

---

1) Der „Interessengemeinschaft“ gehören an:
1. Freie Innung der Droschkenbesitzer zu Groß-Berlin.
2. Neuer Verband der Kleinkraftdroschkenbesitzer e. V.
3. Vereinigung der Kraftdroschkenbesitzer und -Führer.

Die soeben aufgeführten Vereine sind im Laufe des Jahres 1928 gegründet worden. Sie bieten ihren Mitgliedern ähnliche Vorteile wie die in der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Vereine (laut Anfrage bei der „Freien Innung der Droschkenbesitzer zu Groß-Berlin“).

Dies beweist auch die Unfallstatistik, die im Geschäftsbericht 1928 vom Versicherungs-Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins veröffentlicht wurde. Danach war die Zahl der Unfälle pro versicherten Wagen und Jahr

1924	1927	1928
1.1	3	3.8

Dieses Anwachsen hängt aber nicht nur mit der Steigerung des Verkehrs zusammen, sondern, so heißt es im Geschäftsbericht wörtlich:

„. . . . leider ergibt die Statistik, daß die schwersten Unfälle an Stellen passieren, wo absolut kein Verkehr ist, dann in den meisten Fällen zur Nachtzeit".

Die Kasko-Versicherung des Versicherungsvereins hat zwei Formen:

Sie ist entweder mit einer Selbstbeteiligung von Mk. 50,— oder von Mk. 200.— verbunden, d. h. erst bei Schäden, die über die Mk. 50.— oder Mk. 200.—-Grenze hinausgehen, tritt die Versicherung für den überschießenden Betrag ein. Selbstverständlich sind die Prämien entsprechend abgestuft.

Wie vorteilhaft diese Versicherung für die Besitzer ist, ersieht man am besten aus einem Vergleich mit den Privatversicherungen. So haben die in der Konvention zusammengeschlossenen Versicherungen für Droschken einen Ausnahmetarif, der ihre Sätze, die sie mit Privatwagen abzuschließen pflegen, um etwa 30—50 % übersteigt[1]). So kommt man bei der Haftpflichtversicherung auf einen Satz von jährlich Mk. 650.— bis Mk. 750.— gegenüber Mk. 280.— des Versicherungsvereinsbeitrages.

Bei der Kasko-Versicherung ist dieser Unterschied ebenfalls enorm (z. B. Mk. 650.— bei Mk. 100.— Selbstbeteiligung gegenüber Mk. 300.—).

Neben dem Versicherungsverein besteht die Innungskrankenkasse, die 1905 gegründet wurde. Die Zahl der Versicherten beträgt (Jan. 1928) rund 8000. Die Vorteile dieser Krankenkasse gegenüber den Ortskrankenkassen bestehen darin, daß sie als Versicherungsbeitrag nur 6 % vom Lohn des Versicherten nimmt (anstatt 7 bis 8 %). Außerdem leistet sie noch ohne Gegenleistung Familienhilfe, die darin besteht, daß sie für Angehörige des Versicherten den Arzt und die Medizin frei hält, außerdem aber noch für die Angehörigen Krankenhauszuschüsse, Sachleistungen, Sterbegeld usw. gibt.

Die Zahl reiner Berufsunfälle beträgt täglich 3 bis 5.

Weitere wirtschaftliche Vorteile werden den Innungsmitgliedern durch billigen Einkauf von Rohmaterialien geboten.

---

1) Laut Anfrage bei verschiedenen Versicherungen.

Zu diesem Zweck wurde schon 1910 die

„Ein- und Verkaufgenossenschaft der Motorfahrzeugbesitzer“

gegründet.

Während des Krieges mußte sie aber die Belieferung einstellen, da die Rohstoffe wie Benzin, Oel, Gummi, von der Heeresverwaltung beschlagnahmt waren.

1917 wurde die Belieferung von der Inspektion der Kraftfahrtruppen wieder freigegeben unter der Bedingung, daß auch Außenstehende mit versorgt würden. Dies führte aber zur Liquidation der Ein- und Verkaufsgenossenschaft, da diese ja nur auf den Verkehr mit Genossen beschränkt war.

Nach Freigabe der Rohstoffe wurde die

„Ein- und Verkaufs-A.-G. vereinigter Droschkenbesitzer“
(„Euvag“)

ins Leben gerufen. Ihre Geschäftstätigkeit begann im Jahre 1921. Die Aktionäre der Euvag sind ausschließlich Droschkenbesitzer [1]), und zwar sind neben einer Reihe von größeren Aktienbesitzern 1300 Droschkenbesitzer mit nur einer Aktie beteiligt.

Die Euvag beschafft den Droschkenbesitzern zu Vorzugspreisen Autozubehör und vor allen Dingen Benzin, Oel und Gummi.

Der Umsatz an Autozubehör betrug wertmäßig (1928) pro Monat Mk. 15000.—. Der Umsatz an Decken betrug 12000 Stück im Jahr. Der Umsatz an Benzin machte ca. 40 % des gesamten Berliner Benzinumsatzes aus. Er betrug pro Monat 1500 Tonnen (etwa 1800000 Liter). Durch den Kauf des Benzins bei der Euvag hatten die Bezieher das Benzin pro Liter 2 Pf. billiger als an den übrigen Tankstellen.

Infolge einer Konvention der Benzinproduzenten vom 8. Jan. 1928 fallen diese Preisermäßigungen nunmehr fort.

Der Gummibedarf der Euvag wurde unter Ausschaltung der Händler direkt durch Einkauf bei den Gummiproduzenten gedeckt.

Auch hier kam es zu Schwierigkeiten. Die Gummiproduzenten wollten seit 1928 die Euvag nicht mehr als Großhändler anerkennen. Sie gewährten nur den Droschkenbesitzern generell 10 % gegenüber $27^1/_2$ % Großhändlerrabatt.

Die Euvag wußte sich jedoch durch Kampfpreise dem Händlertum gegenüber zu behaupten. Sie wurde daher ab 1. Januar 1929 als Großhändler zugelassen und verkauft nunmehr die Reifen an Innungsmitglieder 10 % billiger. Die verbleibenden $17^1/_2$ % werden in der Dividende ausgegeben.

---

1) Die Euvag ist also formell eine Aktiengesellschaft, materiell kann sie als Einkaufsgenossenschaft bezeichnet werden.

Außerdem hat die Innung eine Fahrschule zur Ausbildung des Fahrernachwuchses und in Verbindung damit einen Stellennachweis eingerichtet.

Um den Bau zweckmäßiger Unterkunftsstellen für die Droschken hat die Innung schon seit jeher sich bemüht. So haben sich dann die in der Innung organisierten Droschkenunternehmer wiederum zu Genossenschaften und Gesellschaften m. b. H., zusammengeschlossen zwecks Ausbaues von Großgaragen.

Es bestehen deren z. Zt. 5; deren größte 400 Wagen Unterkunft gewährt.

Eine wichtige Verkehrsverbesserung, die leider nicht von Erfolg gekrönt war, war die Schaffung des Autorufs auf Anregung der Innung. Es wurde schon 1920 bei der Stadt Berlin die Genehmigung hierzu beantragt; doch wurde sie erst nach der Inflation bewilligt, und zwar unter der Bedingung, daß nach 15 Jahren die Stadt Berlin den Autoruf kostenlos übernehmen sollte.

Eine weitere Konzessionsbedingung lag darin, daß die Entschädigung nur 25 Pf. für die freie Anfahrt von der Rufsäule bis zur Wohnung des Fahrgastes betragen durfte.

Nach Genehmigung des Magistrates und der Polizei wurde die Autoruf A.-G.[1]) im Jahre 1926 ins Leben gerufen.

Am 15. Dezember 1926 erfolgte die Inbetriebsetzung der Anlage, und zwar kam auf je 50 Wagen eine Rufsäule, die nach und nach aufgestellt wurden, so daß etwa 200 Säulen später in Betrieb waren. Doch konnte die Gesellschaft, die ihre Anlagen auf das allermodernste und vorbildlich für ganz Europa eingerichtet hatte, ihre Leistungsfähigkeit nicht voll ausnutzen.

Dies lag in erster Linie an der Entschädigung von nur 25 Pf. für die freie Anfahrt, von der der Besitzer nur 10 Pf. erhielt. 15 Pf. verblieben der Autoruf A.-G., die hierfür Marken für Benutzung der Rufsäulen ausgab.

Da zunächst ein polizeilicher Bedienungszwang fehlte, händigten die Besitzer den Fahrern häufig keine Marken für den Rufapparat aus, weil für die geringe Entschädigung (10 Pf.) gerade in der ersten Zeit, als die Säulen noch nicht sehr dicht aufgestellt waren, unverhältnismäßig weite Anfahrten gemacht werden mußten. Dies war praktisch der Boykott der ganzen Anlage. Als schließlich nach Jahresfrist die Einschaltung der Tax-Uhr vom Magistrat von der Rufsäule aus genehmigt wurde, konnte sich der Autoruf auch nicht richtig entwickeln; denn infolge der Differenzierung der Tarife (vgl. S. 39 ff.) wußte das Publikum nie, ob es einen teuren oder billigen, einen kleinen oder großen Wagen bekam. Bestellte man

1) Fast der gesamte Aktienbesitz befindet sich in den Händen der Pritag (Berliner Privat-Telefon G. m. b. H.).

eine bestimmte Art von Wagen, so konnte man sie meist nicht bekommen, da sich an den Säulen meist nur die Wagen mit dem teuersten Tarif aufhielten.

So wurde dann der Autoruf seitens des Publikums gemieden. Anstatt der 9000 Gespräche, die täglich zur Erhaltung des Autorufes nötig waren, wurden nur 1200—1500 vermittelt.

Diese geringe Benutzung des Autorufes führte schließlich zur Einstellung (23. Okt. 1928). Die Autoruf A.-G. schloß mit einer Unterbilanz von 600000 Mark.

Das Schicksal des Autorufes ist heute noch ungewiß. Die Innung will den Autoruf wieder ins Leben rufen und die Unkosten durch ein Pauschale, das monatlich pro Wagen von den Droschkenbesitzern zu entrichten wäre, decken.

Allerdings fehlt eine gesetzliche Handhabe, um diese Umlage eventuell zu erzwingen.

Die in der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Verbände sind für ein Pauschale, das jeden Wagen mit monatlich ungefähr 3.— Mk. belasten soll. Die Opposition der Arbeitsgemeinschaft, die Interessengemeinschaft Berliner Droschkenorganisationen, ist dagegen. Sie verlangt das sogenannte „direkte System“ [1]) des Autorufes und einen geringeren Umlagebetrag.

Die Frage ist also noch in der Schwebe. Nachdem aber etwa 200 Rufsäulen in Berlin bereits aufgestellt sind, ist mit der Wiedereinführung wohl in irgendeiner Form zu rechnen, zumal sich die Einrichtung in anderen Städten, z. B. Hamburg, Leipzig usw., bewährt hat.

II. Die Frage der Betriebsgrösse. Gross- oder Kleinbetrieb.

Die Frage, ob der Groß- oder Kleinbetrieb im Droschkengewerbe den lebensfähigeren Typ darstellt, ist durch die bisherige Entwicklung noch nicht restlos geklärt, da die Voraussetzungen für die ungehemmte Entwicklung des Großbetriebes bis jetzt nur zeitweilig, d. h. nur in den Abschnitten der völligen Nummernfreigabe erfüllt waren. Solange es sich im Droschkengewerbe um ein konzessioniertes Gewerbe handelt, wird auch weiterhin die Entscheidung über diese Frage von dem Willen der reglementierenden Behörde mit abhängen. Alle nachfolgenden Ausführungen gelten also nur unter dieser Voraussetzung. Immerhin haben sich schon einige Punkte herauskristallisiert, die für die Beurteilung des Problems von Bedeutung sind.

---

1) Hiernach wäre das System so umzugestalten, daß die Anmeldungen von Seiten des Publikums nicht erst über die Zentrale gingen, sondern daß das Publikum instandgesetzt werden soll, sofort die nächste Rufsäule in seiner Umgebung anzurufen.

Ehe auf eine Besprechung dieser Punkte im einzelnen eingegangen werden soll, erscheint es zweckmäßig, die Einrichtung eines Droschkenbetriebes zu betrachten.

Zu einem Wagen gehören in den meisten Fällen zur vollen Ausnutzung zwei Fahrer [1]). Der Dienst beginnt morgens um 7 Uhr. Der Fahrer findet seinen Wagen abfahrbereit vor. Er kehrt erst gegen 4 oder 5 Uhr nachmittags zum Schichtwechsel zurück. Es wird dann während der Zeit, in der die Fahrer die Kontrollen der Uhr abschreiben, Benzin, Oel usw. nachgefüllt und der Wagen geht dann, jetzt vom 2. Fahrer gesteuert, wieder hinaus, um erst am anderen Tage morgens gegen 5 Uhr zurückzukehren. In den 2 Stunden, in denen der Wagen sich in der Garage befindet, ehe er vom 1. Fahrer wieder übernommen wird, wird er gewaschen, geölt, geschmiert und Benzin und Wasser nachgefüllt. So ist der Wagen etwa 22 Stunden am Tage außerhalb der Garage. In den Fällen, in denen der Besitzer selbst mitfährt, ersetzt er den einen Fahrer; er ist dann meist — so zeigt es die praktische Handhabung — gleichzeitig der Wäscher seines Wagens usw.

Der Tagfahrer hat also eine Dienstzeit von etwa 10 Stunden, während der Nachtfahrer meist 12 Stunden fahren muß.

Diese 12 Stunden sind auch die in der Droschkenordnung höchstzulässige Zeit, die ein Fahrer hintereinander fahren darf. Sonntags tritt in der Regel ein Wochenschichtwechsel ein, indem ein Fahrer „durchfährt", d. h. er fährt Tag- und Nachtschicht, indem er entweder etwas später anfängt oder etwas früher aufhört. Ein Ueberschreiten der höchstzulässigen Fahrzeit beim Wochenschichtwechsel scheint von der Polizei stillschweigend geduldet zu werden.

Wie man aus dieser kurzen Schilderung der Fahrweise ersieht, ist der Wagen die weitaus größte Zeit am Tage dem Fahrer anvertraut. Der Besitzer sieht seinen Wagen nur zum Schichtwechsel und morgens zum Waschen. Er ist also, was die Behandlung und schließlich auch die Verdienstmöglichkeit aus seinem Wagen anbetrifft, fast vollkommen von seinem Fahrer abhängig, da er ja sein Fahrzeug lediglich durch die Taxameteruhr kontrollieren kann. Er kann hieraus lediglich die tatsächlich gemachten Fahrten, nicht aber die möglichen kontrollieren. Aus dieser unverhältnismäßig freien Stellung des Fahrers ergeben sich eine Reihe Schwierigkeiten für den Großbetrieb.

Theoretisch gesprochen wird der Großbetrieb stets da überlegen sein, wo er die Herstellung nicht individueller Produkte einer systematisch verbundenen Maschinerie, einem „System lebloser

1) Laut Anfrage bei mehreren Betrieben.

Körper“ (Sombart) [1]), nach weitgehender Arbeitszerlegung übertragen kann, auch wo so große fixe Kapitalien zur Produktion investiert werden müssen, daß der auf die persönliche, qualifizierte und vielseitige Mitarbeit des Handwerkers oder Kleingewerbetreibenden eingestellte Kleinbetrieb nicht konkurrieren kann.

Der Großbetrieb dominiert also überall da, wo die Umwandlung der Menschenkraft in Maschinen möglich ist.

Im Droschkengewerbe liegt die Sache nun so, daß sich der Großbetrieb durch Ersatz irgendwelcher Menschenkraft keinen Vorteil verschaffen kann. Seine Vorteile liegen hier lediglich in Ersparnissen bei der Organisation des Betriebes, im billigen Einkauf von Rohstoffen, im Bau von Großgaragen, eigenen Reparaturwerkstätten.

Ein weiterer Vorteil würde in der größeren Kapitalkraft gegenüber Einzelbetrieben, die sich auch in einem bedeutend billigeren Anschaffungspreis der Wagen auswirkt, liegen. Natürlich muß und kann ein moderner Kraftdroschkengroßbetrieb auch darauf bedacht sein, seinen Betrieb nur auf eine bestimmte Wagentype zu spezialisieren. Denn da bei der Unterhaltung eines Fuhrbetriebes die Reparaturkosten die wichtigste Rolle spielen, hat sich ein solcher Großbetrieb nur auf eine ganz bestimmte Art von Ersatzteilen einzustellen. Er braucht nur ein Ersatzteillager zu halten. Außerdem kann er seine Schlosser auf bestimmte Reparaturen spezialisieren, so daß die Reparaturzeit auf ein Minimum reduziert werden kann.

Die Nachteile liegen demgegenüber in dem oben bezüglich des Fahrers Gesagten, von dem eine allzugroße Abhängigkeit besteht, die auch durch zahlreiches Kontrollpersonal kaum behoben werden kann.

Der Inhaber eines Kleinbetriebes, der nur über einen oder zwei Wagen verfügt, hat also dann dem Großbetrieb gegenüber den unschätzbaren Vorteil, daß er die Wagen liebevoller pflegen kann, als es in einem Großbetrieb der Fall ist. Er hat kein Personal, der Wagen wird meist von dem Besitzer unter Beihilfe seiner Angehörigen selbst besorgt. Oft werden auch von ihm selber die Reparaturen ausgeführt, die er durch eine viel sorgfältigere Behandlung der Maschine im Gegensatz zum weniger interessierten Fahrer auf ein Minimum reduzieren kann.

Vorteilsausgleichend wirkt auch hier für den Kleinbetrieb der korporative Zusammenschluß, sei es durch Anschluß an einen Verein mit wirtschaftlichen Nebenzwecken, auch — als typische Erscheinung — der Zusammenschluß zu Einkaufsgenossenschaften.

Wir sahen oben, daß sich dies im billigen Bezug von Rohstoffen (Gummi, Oel) ausgewirkt hat.

---

1) Aus Werner Sombart: Ordnung des Wirtschaftslebens.

Bei Krisen ist der Kleinbetrieb dem Großbetrieb vielleicht insofern überlegen, als der Besitzer, wenn er selbst mitfährt, einmal den Fahrerverdienst hat und darüber hinaus ihm noch der Betrag verbleibt, den der Wagen abwirft.

Von Streiks kann endlich der Kleinbetrieb, in dem der Besitzer selbst mitfährt, nie so erschüttert werden, wie der vom Fahrerpersonal abhängige Großbetrieb.

Alle diese aufgezählten Punkte gaben dem Kleinbetrieb, ja auch dem Einzelbetrieb, zweifellos eine Existenzmöglichkeit, wenn nicht sogar eine gewisse Ueberlegenheit.

Historisch gesehen lagen in Berlin im Droschkengewerbe die Verhältnisse so, daß der Kleinbetrieb behördlicherseits bevorzugt wurde, ja, daß sogar die Behörde eine Zeit lang die Menge der kleinen Unternehmer organisierte (vgl. S. 49).

Trotzdem war auch der Großbetrieb lebensfähig. Er entwickelte sich meist dann sehr rasch, wenn keine Nummernsperre bestand und er so nur die reinen Auslagen für den Wagen hatte (ohne besondere Aufwendungen für den Erwerb der Nummer als solcher). (Vgl. oben S. 36 und 37.)

Es sei das Problem rückwärts bis in den Bestand des Pferdedroschkenwesens verfolgt. Anfang des Jahres 1900 war die Verteilung der Pferdedroschken folgende[1]):

Droschken:									
1	2—5	6—10	11—15	16—20	21—30	31—40	41—50	51—60	über 60
Unternehmer:									
1676	752	121	65	41	39	14	9	2	1

Aus der Tabelle ersieht man, daß der Großbetrieb nicht überwiegt. Der Schwerpunkt liegt bei den kleinen und mittleren Betrieben. Nur etwa 2000 Droschken von 8115 sind in den Händen von Unternehmern mit über 20 Droschken. In den Jahren 1900 bis 1914 sank der Droschkenbestand von 8115 auf 5755 (vgl. Tabelle S. 42). Eine Gegenüberstellung der Besitzverteilung zu Beginn und Abschluß dieser Periode ergibt somit auch einen Einblick in die Lebensfähigkeit der einzelnen Betriebsgrößen. Die Verhältnisse waren im Jahre 1914, d. h. es hatten Droschken[2]):

Droschken am 1. Januar:									
1	2—5	6—10	11—15	16—20	21—30	31—40	41—50	51—60	über 60
Unternehmer 1900:									
1676	752	121	65	41	39	14	9	2	1
Unternehmer 1914[3]):									
1528	495	78	34	25	22	4	—	2	3

1) Aus Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 27. Jahrg. 1900—1902 S. 339.
2) Zum Vergleich sind die Zahlen von 1900 nochmals darüber gesetzt.
3) Aus Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 33. Jahrg. 1912—1914 S. 502.

Die stärkste Abnahme [1]) zeigt die Betriebsform 41—50. Sie sinkt von 9 Betrieben auf 0 —; ähnlich stark sinken alle größeren Betriebe:

31—40 von 14 auf 4
21—30 von 39 auf 22 usw.,

während die Einzelunternehmer von 1676 nur auf 1528 fielen. Freilich erhalten sich die Betriebe von 51 bis 60 auf gleicher Höhe (2), und es entstehen sogar 2 neue Großbetriebe mit über 60 Droschken. Diese Einzeltatsache kann das Gesetz nicht verdunkeln, das in Krisenzeiten die Ueberlegenheit des kleinen und kleinsten Betriebs zeigt, übereinstimmend mit der obigen Begründung. Dieses Gesetz tritt auch insofern in Krieg und Inflation in Erscheinung, als die Großbetriebe diese Zeit überhaupt nicht überstanden haben, wie aus nachfolgender Tabelle für 1925 hervorgehen wird.

Einen gewaltigen Antrieb nahm die Entwicklung von Großbetrieben, nachdem im Jahre 1925 die Nummern für Kleinkraftwagen freigegeben waren. Es werden nachstehend die Zahlen für diese Jahre einander gegenübergestellt:

Droschken 1. Januar [2]):									
1	2—5	6—10	11—15	16—20	21—30	31—40	41—50	51—60	über 60
Unternehmer 1925:									
1359	451	17	7	2	—	—	—	—	—
Unternehmer 1926:									
1738	1182	70	13	6	3	1	—	2	—
Unternehmer 1928:									
1726	1523	91	15	13	9	7	4	1	8

Die Nummernfreigabe wirkte sich also in einer Vergrößerung der Betriebe aus, die zum Teil außerordentlich ist.

So umfaßten die in der Tabelle für 1928 aufgeführten Großbetriebe von

21—30 Wagen und darüber,

die 1925 überhaupt nicht mehr vertreten waren, insgesamt [3]):

21—30	Wagen	= 221
31—40	„	= 256
41—50	„	= 192
51—60	„	= 57
über 60	„	= 1509
also zusammen		2235 Wagen

von 8980 Benzinkraftdroschken (Gesamtzahl der Benzinkraftdroschken).

1) Zu berücksichtigen bleibt allerdings, daß vom 6. April 1911 (vgl. S. 30) ab 10 Pferdedroschken gegen eine Autodroschke umgewandelt werden konnten. Vielleicht trug dieser Umstand gleichfalls zur Zurückdrängung der Großbetriebe bei.

2) Diese Tabelle ist nach Unterlagen des Verkehrsamtes der Stadt Berlin zusammengestellt. Es sind hier nur die Benzinkraftdroschken berücksichtigt, die ja ausschlaggebende Bedeutung haben.

3) Diese Tabelle ist gleichfalls nach Unterlagen des Verkehrsamtes der Stadt Berlin zusammengestellt.

Zwar steigt die Zahl der Einzelbesitzer auch von 1359 auf 1726 — und in der größeren Klasse 2—5 die Besitzerzahl von 451 auf 1523 — so daß auch die kleineren Betriebsgrößen zahlenmäßig wachsen. Immerhin ist die Nummernfreigabe nach dieser statistischen Zusammenfassung überwiegend dem Großbetriebe zugute gekommen.

Die Erklärung liegt im Kapitalmangel bei den kleinen Besitzern, die sich die Nummernfreigabe nicht zunutze machen konnten, und in den schon erwähnten Zeiterscheinungen (Eindringen von Spekulanten in das Gewerbe) einerseits, andererseits auch in der Gründung von Großbetrieben durch Autofirmen selbst, die ihre nur teilweise bezahlten, auf Abzahlung veräußerten Wagen wieder übernehmen mußten und mit so gesammelten Wagen Großbetriebe eröffneten.

Wie weit sich diese Betriebsform in ruhigeren Zeiten erhalten kann, und wie sie Krisen überstehen wird, darüber fehlt noch die Erfahrung; die in der Natur der Sache liegenden Vorteile und Hemmungen sind oben geschildert. Auch hier liegt übrigens ein Punkt, den die öffentliche Reglementierung des Gewerbes sehr wohl nach der einen wie nach der anderen Seite, also sowohl im Sinne der Erhaltung eines Standes von Kleingewerbetreibenden als auch im Sinne der Zulassung von Großbetrieben, beeinflussen kann.

Vergleich der

für 1—10 km von Pferde- und Kraftdroschken

Fahrpreis pro km	28. 4. 1896		16. 2. 1905		24. 11. 1906		17. 11. 1923		10. 1. 19
	Pferdedroschken		Pferde-droschken	Kraft-[1] droschken	Pferde-droschken	Kraft-[1] droschken	Pferde-droschken	Kraft-droschken	Pferde- und Kra- droschk
	I. Kl.	II. Kl.							
	Für 1—2 Personen innerhalb des Droschken-Polizei-Bezirks Berlin am Tage		Für 1—2 Personen innerhalb des Landespolizeibezirks Berlin und der auf Seite 42 angeführten Orte am Tage				Für 1—2 Personen innerha- messer als Zone I und II		
	f. 50 Pf. 800 m dann je 400 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 50 Pf. 1600 m dann je 400 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 50 Pf. 800 m dann je 400 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 50 Pf. 800 m dann je 400 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 70 Pf 800 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 70 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 70 Pf. 300 m dann je 150 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 P 400 m dann je 200 10 Pf (Taxe
1	60 Pf.	50 Pf.	60 Pf.	60 Pf.	80 Pf.	90 Pf.	100 Pf.	120 Pf.	100 P
2	80 „	60 „	80 „	80 „	100 „	120 „	150 „	190 „	150
3	110 „	90 „	110 „	110 „	130 „	150 „	200 „	250 „	200
4	130 „	110 „	130 „	130 „	150 „	190 „	250 „	320 „	250
5	160 „	140 „	160 „	160 „	180 „	220 „	300 „	390 „	300
6	180 „	160 „	180 „	180 „	200 „	250 „	350 „	450 „	350
7	210 „	190 „	210 „	210 „	230 „	290 „	400 „	520 „	400
8	230 „	210 „	230 „	230 „	250 „	320 „	450 „	590 „	450
9	260 „	240 „	260 „	260 „	280 „	350 „	500 „	640 „	500
10	280 „	260 „	280 „	280 „	300 „	390 „	550 „	710 „	550
	Für 3—5 Personen innerhalb, für 1—3 Personen außerhalb des Droschken-Polizei-Bezirks Berlin am Tage		Für 1—2 Personen außerhalb oder 3—5 Personen innerhalb des Landespolizeibezirks Berlin und der auf Seite 42 angeführten Orte am Tage				Für 1—2 Perso- und für 1—2 Perso- des auf dem amtlichen bezeich		
	f. 50 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 50 Pf. 1200 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 50 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 50 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 Pf. 300 m dann je 150 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 Pf. 200 m dann je 100 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 P 300 m dann je 150 10 Pf (Taxe
1	70 Pf.	50 Pf.	70 Pf.	70 Pf.	90 Pf.	100 Pf.	120 Pf.	150 Pf.	120 P
2	100 „	80 „	100 „	100 „	120 „	150 „	190 „	250 „	190
3	130 „	110 „	130 „	130 „	150 „	200 „	250 „	350 „	250
4	170 „	150 „	170 „	170 „	190 „	250 „	320 „	450 „	320
5	200 „	180 „	200 „	200 „	220 „	300 „	390 „	550 „	390
6	230 „	210 „	230 „	230 „	250 „	350 „	450 „	650 „	450
7	270 „	250 „	270 „	270 „	290 „	400 „	520 „	750 „	520
8	300 „	280 „	300 „	300 „	320 „	450 „	590 „	850 „	590
9	330 „	310 „	330 „	330 „	350 „	500 „	640 „	950 „	640
10	370 „	350 „	370 „	370 „	390 „	550 „	710 „	1050 „	710
	Für 1—5 Personen nachts innerhalb und außerhalb des Droschen-Polizei-Bezirks Berlin		Für 3—5 Personen am Tage außerhalb und für 1—5 Personen des Nachts innerhalb und außerhalb des Landespolizeibezirks Berlin und der auf Seite 42 angeführten Orte				Für 3—5 Person- und für 3—5 Person- des auf dem amtlichen bezeich		
	f. 50 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 50 Pf. 800 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 50 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 50 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 Pf. 200 m dann je 100 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 70 Pf. 200 m dann je 100 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 70 P 200 m dann je 100 10 Pf (Taxe
1	80 Pf.	60 Pf.	80 Pf.	80 Pf.	100 Pf.	100 Pf.	150 Pf.	150 Pf.	150 P
2	130 „	110 „	130 „	130 „	150 „	150 „	250 „	250 „	250
3	180 „	160 „	180 „	180 „	200 „	200 „	350 „	350 „	350
4	230 „	210 „	230 „	230 „	250 „	250 „	450 „	450 „	450
5	280 „	260 „	280 „	280 „	300 „	300 „	550 „	550 „	550
6	330 „	310 „	330 „	330 „	350 „	350 „	650 „	650 „	650
7	380 „	360 „	380 „	380 „	400 „	400 „	750 „	750 „	750
8	430 „	410 „	430 „	430 „	450 „	450 „	850 „	850 „	850
9	480 „	460 „	480 „	480 „	500 „	500 „	950 „	950 „	950
10	530 „	510 „	530 „	530 „	550 „	550 „	1050 „	1050 „	1050

1) Die elektrischen Kraftdroschken hatten eine Grundgebühr von 80 Pf.

—

Fahrpreise

eit Einführung der Taxameteruhren (1896).

5	10. 9. 1925	27. 11. 1925			22. 6. 1927	15. 10. 1927		8. 12. 1928
	Kleinkraftdroschken Tarifberechnung nach Tabelle	Großtarif f. Großkraftdroschken	Mitteltarif für Kleinkraft- und Pferdedroschken	Kleintarif für Motorraddroschken Hanomag		Mitteltarif für Mittel- und Pferdedroschken	Kleintarif für Kleinkraftdroschken	Einheitstarif für Kraft- und Pferdedroschken
	) des auf dem amtlichen Wege- bezeichneten Gebiets am Tage			Nur für 1 Pers. am Tage, sonst wie die links nebenstehenden 6 Spalten		Für 1—2 Personen innerhalb Groß-Berlin am Tage	F. 1 Pers. innerhalb Groß-Berlin am Tage	1 Person Tag und Nacht innerhalb Groß-Berlin
	75 % des Tarifs vom 10. 1. 1925 (Taxe I)	f. 70 Pf. 500 m dann je 250 m 10 Pf. (Taxe I)	f. 50 Pf. 533⅓ m dann je 266⅔ m 10 Pf. (Taxe I)	f. 35 Pf. 400 m dann je 200 m 5 Pf. (Taxe I)	Tarif war derselbe wie vom 27. 11. 1925 und zwar war der Tarif Höchsttarif.	f. 50 Pf. 533⅓ m dann je 266⅔ m 10 Pf. (Taxe I)	f. 35 Pf. 400 m dann je 200 m 5 Pf. (Taxe I)	f. 25 Pf. 700 m dann je 140 m 5 Pf. (Taxe I)
	75 Pf.	90 Pf.	70 Pf.	50 Pf.		70 Pf.	50 Pf.	40 Pf.
	115 „	130 „	110 „	75 „		110 „	75 „	75 „
	150 „	170 „	150 „	100 „		150 „	100 „	110 „
	190 „	210 „	180 „	125 „		180 „	125 „	145 „
	225 „	250 „	220 „	150 „		220 „	150 „	180 „
	265 „	290 „	260 „	175 „		260 „	175 „	215 „
	300 „	330 „	300 „	200 „		300 „	200 „	250 „
	340 „	370 „	330 „	225 „		330 „	225 „	290 „
	375 „	410 „	370 „	250 „		370 „	250 „	325 „
	415 „	450 „	410 „	275 „		410 „	275 „	360 „
	en am Tage außerhalb nen des Nachts innerhalb Vegemesser als Zone I und II neten Gebiets			Nur für 1 Pers. ausserhalb am Tage und 1 Person innerhalb nachts	Es fuhren zum Großtarif Großkraftdroschken, zum Mitteltarif Mittel- und Pferdedroschken und zum Kleintarif Kleinkraftdroschken, Motorräder, Hanomag und elektrische Kleinkraftdroschken.	Für 3 oder mehr am Tage oder für 1—2 Pers. nachts	F. 2 Pers. innerhalb Groß-Berlin am Tage	2 Pers. Tag und Nacht innerhalb Groß-Berlin
f.	75 % des Tarifs vom 10. 1. 1925 (Taxe II)	f. 70 Pf. 375 m dann je 187½ m 10 Pf. (Taxe II)	f. 50 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf (Taxe II)	f. 35 Pf. 300 m dann je 200 m 5 Pf. (Taxe II)		f. 50 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 35 Pf. 300 m dann je 150 m 5 Pf. (Taxe II)	f. 25 Pf. 525 m dann je 105 m 5 Pf. (Taxe II)
	90 Pf.	110 Pf.	80 Pf.	60 Pf.		80 Pf.	60 Pf.	50 Pf.
	145 „	160 „	130 „	95 „		130 „	95 „	100 „
	190 „	210 „	180 „	125 „		180 „	125 „	145 „
	240 „	270 „	230 „	160 „		230 „	160 „	195 „
	295 „	320 „	280 „	195 „		280 „	195 „	240 „
	340 „	370 „	330 „	225 „		330 „	225 „	290 „
	390 „	430 „	380 „	260 „		380 „	260 „	335 „
	445 „	480 „	430 „	295 „		430 „	295 „	385 „
	480 „	530 „	480 „	325 „		480 „	325 „	430 „
	535 „	590 „	530 „	360 „		530 „	360 „	480 „
	en am Tage außerhalb n innerhalb und außerhalb Vegemesser als Zone I und II neten Gebiets			Für 1 Person außerhalb nachts		Für 3 od. mehr Pers. nachts innerhalb Groß-Berlin	Für 1—2 Personen nachts innerhalb Groß-Berlin	Für 3—4 Pers. Tag und Nacht innerhalb Groß-Berlin
f. m II)	75 % des Tarifs vom 10. 1. 1925 (Taxe III)	f. 70 Pf. 250 m dann je 125 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 50 Pf. 266⅔ m dann je 133⅓ m 10 Pf. (Taxe III)	f. 35 Pf. 200 m dann je 100 m 5 Pf. (Taxe III)		f. 50 Pf. 266⅔ m dann je 133⅓ m 10 Pf. (Taxe III)	f. 35 Pf 200 m dann je 100 m 5 Pf. (Taxe III)	f. 25 Pf. 350 m dann je 70 m 5 Pf. (Taxe III)
f.	115 Pf.	130 Pf.	110 Pf.	75 Pf.		110 Pf.	75 Pf.	75 Pf.
,	190 „	210 „	190 „	125 „		190 „	125 „	145 „
,	265 „	290 „	260 „	175 „		260 „	175 „	215 „
,	340 „	370 „	340 „	225 „		340 „	225 „	290 „
,	415 „	450 „	410 „	275 „		410 „	275 „	360 „
,	490 „	530 „	490 „	325 „		490 „	325 „	430 „
,	565 „	610 „	560 „	375 „		560 „	375 „	500 „
,	640 „	690 „	640 „	425 „		640 „	425 „	575 „
,	715 „	770 „	710 „	475 „		710 „	475 „	645 „
,	790 „	850 „	790 „	525 „		790 „	525 „	715 „

Vergleich der Fahrpreise für 1—10 km von Pferde- und Kraftdroschken während der Kriegszeit (1915—1918).

Strecke in km	6. Mai 1915		15. Juli 1916 10. Mai 1917		31. März 1918	
	Pferde-droschken	Kraft-droschken	Pferde- und Kraft-droschken	Pferde- und Kraft-droschken	Pferde-droschken	Kraft-droschken
	Für 1—5 Personen am Tage innerhalb des Landespolizeibezirks Berlin und der auf Seite 42 angegebenen Ortschaften					
	f. 70 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 90 Pf. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 1.— M. 600 m dann je 300 m 10 Pf. (Taxe II)	f. 1.— M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.40 M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.— M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)
1	90 Pf.	110 Pf.	120 Pf.	130 Pf.	170 Pf.	130 Pf.
2	120 „	140 „	150 „	180 „	220 „	180 „
3	150 „	170 „	180 „	230 „	270 „	230 „
4	190 „	210 „	220 „	280 „	320 „	280 „
5	220 „	240 „	250 „	330 „	370 „	330 „
6	250 „	270 „	280 „	380 „	420 „	380 „
7	290 „	310 „	320 „	430 „	470 „	430 „
8	320 „	340 „	350 „	480 „	520 „	480 „
9	350 „	370 „	380 „	530 „	570 „	530 „
10	390 „	410 „	420 „	580 „	620 „	580 „
	Für 1—5 Personen am Tage außerhalb und nachts innerhalb und außerhalb des Landespolizeibezirks Berlin und der auf Seite 42 angegebenen Ortschaften					
	f. 70 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 90 Pf. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.— M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.— M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.40 M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)	f. 1.— M. 400 m dann je 200 m 10 Pf. (Taxe III)
1	100 Pf.	120 Pf.	130 Pf.	130 Pf.	170 Pf.	130 Pf.
2	150 „	170 „	180 „	180 „	220 „	180 „
3	200 „	220 „	230 „	230 „	270 „	230 „
4	250 „	270 „	280 „	280 „	320 „	280 „
5	300 „	320 „	330 „	330 „	370 „	330 „
6	350 „	370 „	380 „	380 „	420 „	380 „
7	400 „	420 „	430 „	430 „	470 „	430 „
8	450 „	470 „	480 „	480 „	520 „	480 „
9	500 „	520 „	530 „	530 „	570 „	530 „
10	550 „	570 „	580 „	580 „	620 „	580 „

Quellen für die Jahrespreise von 1896—1918 siehe Seite 82.

Die Droschkenfahrpreise während der Inflationszeit (1918—1923)[1] (Vielfaches der in der Droschkenordnung vom 24. 11. 1906 festgesetzten Gebühr).

Gültig ab:	Pferde-Droschke	Elektr. — Benzin-Kraftdroschke		Gültig ab:	Pferde- — Kraft-Droschke	
30. 11. 18	2	2	2	1. 11. 22	200	300
3. 8. 19	2	3	3	10. 11. 22	300	500
16. 1. 20	3	4	5	8. 12. 22	400	800
5. 6. 20	5	6,5	8	17. 1. 23	700	1200
26. 10. 21	7	10	10	3. 2. 23	1500	2500
2. 11. 21	7	10	15		in Tausend	
19. 12. 21	10	15	20	1. 3. 23	2	3
1. 4. 22	20	25	30	24. 5. 23	3	5
14. 7. 22	20	40	40	5. 6. 23	4	7
29. 7. 22	30	40	50	14. 6. 23	7	10
22. 8. 22	50	70	80	1. 7. 23	10	15
13. 9. 22	80	100	120	14. 7. 23	20	25
5. 10. 22	80	120	120	25. 7. 23	30	40
19. 10. 22	150	200	200	27. 7. 23	50	80

Gültig ab:	Pferde- — Kraft-Droschke		Gültig ab:	Pferde- — Kraft-Droschke	
4. 8. 23	100	150		in Milliarden	
13. 8. 23	400	600	20. 10. 23	1	
25. 8. 23	600	1000	21. 10. 23	1,5	3
	in Millionen		23. 10. 23	4	8
5. 9. 23	1[2]	2	24. 10. 23	6	12
8. 9. 23	2	5	25. 10. 23	8	15
14. 9. 23	5	10	2. 11. 23	15	30
18. 9. 23	10	20	3. 11. 23	40	80
22. 9. 23	20	40	4. 11. 23	50	100
5. 10. 23	50	100	8. 11. 23	80	150
10. 10. 23	100	200	14. 11. 23	100	200
12. 10. 23	300	600	16. 11. 23	400	600
13. 10. 23	500	1000	17. 11. 23	[3]	[3]

1) Aus: Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin, Jahrgang I 1924, Seite 61.

2) Ab 7. September 1923.

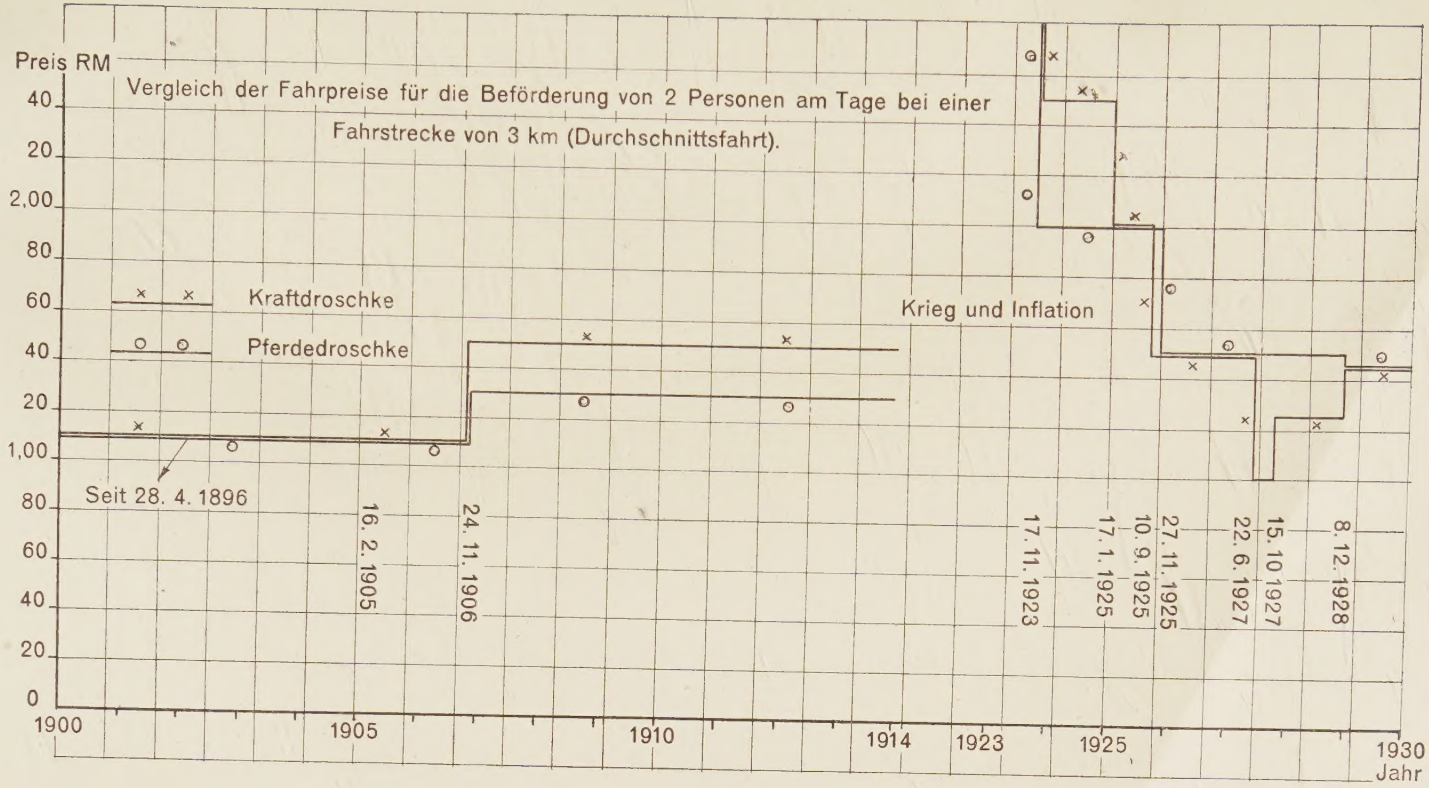
3) Angezeigter Fahrpreis: Tagesgoldmarkkurs.

Quellen für die Fahrpreise

vom:	
28. 4. 1896	Norddeutsche Allgemeine Zeitung 1896 Nr. 215.
16. 2. 1905	Droschkenordnung vom 16. Februar 1905.
24. 11. 1906	Sammlung der Polizeiverordnungen und polizeilichen Bekanntmachungen für Berlin V. Ausgabe 1. Bd. S. 479.
6. 5. 1915 15. 7. 1916 10. 5. 1917 31. 3. 1918	Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.
17. 11. 1923	Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 3. Jahrgang 1927. S. 139.
10. 1. 1925	Das Droschkenwesen 1925 Nr. 2.
10. 9. 1925	Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin.
27. 11. 1925	Berliner Droschkenordnung vom 12. Januar 1923. Herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins 1926.
22. 6. 1927	Berliner Droschkenordnung vom 22. Juni 1927 sowie Bekanntmachung vom 22. Juni 1927. Herausgegeben von der Innung vereinigter Droschkenbesitzer.
15. 10. 1927	lt. Anfrage beim Verband der Besitzer von Kleinkraftdroschken e. V.
8. 12. 1928	Das Droschkenwesen. Dezemberheft.

Es folgt die graphische Darstellung der Fahrpreise für die Beförderung von 2 Personen am Tage bei einer Dreikilometerfahrt (Durchschnittsfahrt) sowohl für Kraftdroschken als Pferdedroschken.

Man beachte bei dieser Darstellung die ruhige Stabilität der Preise von 1900—1906 und 1906—1914. Kriegs- und Inflationsjahre mußten wegen steten Schwankens unberücksichtigt bleiben. Nach der Stabilisierung der Währung 1923 setzt die oben geschilderte Tarifsenkungspolitik der Polizei mit ihren Begleiterscheinungen ein. Es sei bemerkt, daß hier stets der niedrigste Tarif für Kraftdroschken (sc. Kleinkraftdroschken) verwandt wurde. Die Tabelle ist mit dem Einheitstarif am 8. 12. 1928 abgeschlossen, der, wie man sieht, noch etwas unter dem Friedenstarif 1906—1914 liegt, eine angesichts des allgemeinen Sinkens der Kaufkraft unserer Währung gewiß seltene Erscheinung.


Preis RM
Vergleich der Fahrpreise für die Beförderung von 2 Personen am Tage bei einer Fahrstrecke von 3 km (Durchschnittsfahrt).
40
20
2,00
80
60
40
20
1,00
80
60
40
20
0
Kraftdroschke
Pferdedroschke
Krieg und Inflation
Seit 28. 4. 1896
16. 2. 1905
24. 11. 1906
17. 11. 1923
17. 1. 1925
10. 9. 1925
27. 11. 1925
22. 6. 1927
15. 10. 1927
8. 12. 1928
1900
1905
1910
1914
1923
1925
1930
Jahr

Lebenslauf.

Am 1. August 1904 wurde ich in Berlin als Sohn des Bäckermeisters Friedrich Knaths und seiner Ehefrau Margarethe geboren. Ich besitze die preußische Staatsangehörigkeit und bin ev. Bekenntnisses. Ich besuchte das Reform-Realgymnasium II und die Goetheschule in Wilmersdorf, wo ich Ostern 1924 das Reifezeugnis erlangte. Anschließend studierte ich vom Sommersemester 1924 bis Wintersemester 1926/27 (einschließlich) in Berlin, dann im Sommer- und Wintersemester 1927/28 in Leipzig und seit dem Sommersemester 1928 in Marburg.

Meine Hauptstudiengebiete waren Nationalökonomie und Philosophie, daneben widmete ich mich zur Ergänzung der nationalökonomischen Studien auch juristischen Studien.

Die Ausführung der vorliegenden Arbeit war mir nur möglich durch eingehende Einsichtnahme in die Akten des Verkehrsamtes der Stadt Berlin. Allen beteiligten Herren, insbesondere Herrn Oberbaurat Grummel, sowie den Herren Stadtingenieuren Meyer und Amberg und Herrn Dr. Heidenreich spreche ich meinen verbindlichsten Dank aus. Ein gleiches gilt für die Obermeister der Innung vereinigter Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins, die Herren Kühnicke und Lauterbach. Für die wissenschaftliche Leitung der Arbeit bin ich Herrn Prof. Dr. Köppe (Marburg) zu besonderem Dank verpflichtet. Auch meinen übrigen Lehrern, insbesondere Herrn Geheimrat Troeltsch sowie Herrn Prof. Mahnke, sage ich an dieser Stelle meinen Dank.